

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

24 april 2025

BELEIDSVERKLARING

van de minister van Mobiliteit, Klimaat en
Ecologische Transitie,
belast met Duurzame Ontwikkeling

(*partim*: Mobiliteit)

Verslag

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
mevrouw **Aurore Tourneur**

Inhoud Blz.

I. Inleidende uiteenzetting door de minister	3
II. Algemene bespreking.....	3
III. Bespreking van de voorstellen van aanbeveling.....	73
IV. Stemmingen over de voorstellen van aanbeveling	79
Bijlage: aangenomen aanbeveling.....	87

Zie:

Doc 56 0767/ (2024/2025):
001 tot 043: Beleidsverklaringen.
044 tot 055: Verslagen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

24 avril 2025

EXPOSÉ D'ORIENTATION
POLITIQUE

du ministre de la Mobilité, du Climat et
de la Transition environnementale,
chargé du Développement durable

(*partim*: Mobilité)

Rapport

fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
Mme **Aurore Tourneur**

Sommaire Pages

I. Exposé introductif du ministre	3
II. Discussion générale.....	3
III. Discussion des propositions de recommandation	73
IV. Votes sur les propositions de recommandation	79
Annexe: recommandation adoptée	87

Voir:

Doc 56 0767/ (2024/2025):
001 à 043: Exposés d'orientation politique.
044 à 056: Rapports.

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

Voorzitter/Président: Frank Troosters

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truymen
VB	Britt Huybrechts, Frank Troosters
MR	Gilles Foret, Vincent Scourneau
PS	Hugues Bayet, Dimitri Legasse
PVDA-PTB	Farah Jacquet, Annik Van den Bosch
Les Engagés	Julien Matagne, Aurore Tourneur
Vooruit	Niels Tas
cd&v	Tine Gielis
Ecolo-Groen	Staf Aerts
Open Vld	Irina De Knop

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Eva Demesmaeker, Frieda Gijbels, Steven Vandeput, Bert Wollants
Kurt Ravyts, Alexander Van Hoecke, Kristien Verbelen
Charlotte Deborsu, Youssef Handichi, Julie Taton
Philippe Courard, Sophie Thémont, Éric Thiébaud
Kemal Bilmez, Sofie Merckx, Robin Tonniau
Marc Lejeune, Anne Pirson, Carmen Ramlot
Nele Daenen, Fatima Lamarti
Franky Demon, Koen Van den Heuvel
Sarah Schlitz, Matti Vandemaele
Steven Coenegrachts, Kjell Vander Elst

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

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	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	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de beleidsverklaring van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling besproken tijdens haar vergadering van 19 maart 2025.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE MINISTER

De heer Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, heeft de inhoud van zijn beleidsverklaring toegelicht, in overeenstemming met artikel 121bis van het Reglement van de Kamer. Voor het overige wordt verwezen naar het Kamerstuk (DOC 56 0767/025).

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Dorien Cuylaerts (N-VA) onderstreept de vele uitdagingen binnen het beleidsdomein mobiliteit. Ze is tevreden met de ambitieuze aanpak van de minister en merkt een duidelijke koerswijziging ten opzichte van zijn voorganger op. Ze prijst de keuze voor een vervoersaanbod dat afstemt op de reële noden van reizigers en bedrijven, wat een belangrijke stap voorwaarts is.

De spreekster haalt het voorbeeld aan van de betere bereikbaarheid van luchthavens met het openbaar vervoer, wat voordelig is voor zowel reizigers als luchthavenmedewerkers. Ook is er de verbeterde samenwerking met gewestelijke vervoersbedrijven, zowel op het vlak van tariefintegratie als voor inwoners van meer afgelegen gebieden. Ze vraagt de minister om aandacht te besteden aan de regio Kempen, die dringend nood heeft aan betere verbindingen.

Mevrouw Cuylaerts verwijst naar het Zwitserse model als voorbeeld van stiptheid en organisatie en vraagt wanneer de proefprojecten operationeel kunnen zijn. Ze bespreekt de aanwervingsstop bij HR Rail en de overdracht van bevoegdheden voor selectie, rekrutering en personeelsbeheer aan de NMBS en Infrabel. Verder beklemtoont ze het belang van transparantie in de besteding van subsidies door de NMBS en Infrabel en vraagt ze om investeringsbeslissingen gebaseerd op kosten-batenanalyses.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné l'exposé d'orientation politique du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable, au cours de sa réunion du 19 mars 2025.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE

M. Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable, a présenté le contenu de son exposé d'orientation politique, conformément à l'article 121bis du Règlement de la Chambre. Pour le surplus, il est renvoyé au document parlementaire (DOC 56 0767/025).

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

Mme Dorien Cuylaerts (N-VA) souligne les nombreux défis à relever dans le domaine de la mobilité. Elle se félicite de l'approche ambitieuse du ministre et observe un changement de cap évident par rapport à son prédécesseur. Elle loue la volonté de développer une offre de transport correspondant aux besoins réels des voyageurs et des entreprises, ce qui représente une avancée importante.

L'intervenante cite l'exemple du renforcement de l'accessibilité des aéroports par les transports en commun, ce qui sera bénéfique tant pour les voyageurs que pour les collaborateurs des aéroports. Elle renvoie également à l'amélioration de la coopération avec les opérateurs régionaux de transport, tant dans le domaine de l'intégration tarifaire que pour les habitants de régions plus éloignées. Elle demande au ministre d'accorder une attention particulière à la situation de la Campine, qui a un besoin urgent de liaisons.

Mme Cuylaerts renvoie au modèle suisse, qui est un exemple de ponctualité et d'organisation, et demande quand les projets pilotes pourront être opérationnels. Elle évoque le gel des recrutements chez HR Rail et le transfert des compétences en matière de sélection, de recrutement et de gestion du personnel à la SNCB et à Infrabel. Elle souligne en outre l'importance de la transparence dans l'utilisation des subventions par la SNCB et Infrabel, et elle demande que les décisions d'investissement se fondent sur des analyses coût-bénéfice.

Veiligheid blijft een prioriteit, zowel in stations als op treinen, met bijzondere aandacht voor Brussel-Noord. De spreekster vraagt naar de tijdslijn voor de uitrusting van veiligheidspersoneel en treinbegeleiders met bodycams. Ze bespreekt de uitrol van het European Train Control System (hierna: "ETCS") en vraagt naar de tijdslijn voor de implementatie van *ETCS-only* voor alle treinen.

Mevrouw Cuylaerts wenst meer informatie over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, investeringen in stations en treinen, en de verkorting van reservatietermijnen voor assistentieverlening. Ze dringt erop aan dat assistentieverlening ook tijdens gegarandeerde dienstverlening, zoals stakingen, beschikbaar moet zijn. De mogelijkheid om treintickets te verkopen in winkels en horeca-aangelegenheden nabij stations wordt positief ontvangen, maar het systeem moet breed bekendgemaakt worden.

Vervolgens komt de stimulering van goederenvervoer per spoor en de inspanningen voor bijkomende spoorontsluiting naar buurlanden aan bod. De spreekster uit haar bezorgdheid over de NMBS die terughoudend is met het experimenteren met *one man cars* en vraagt de minister om dit serieus te analyseren. Tot slot vraagt ze naar het onderzoek om toegangspoortjes te plaatsen in grotere stations, wat effectief blijkt te zijn in de strijd tegen zwartrijden en veiligheidsincidenten.

Tot slot onderstreept mevrouw Cuylaerts dat de minister hoge ambities koestert en ze kijkt uit naar het nieuwe vervoersplan van de NMBS voor de periode 2026-2029, waarvoor nu al een aantal kernprincipes vastliggen. Ze hoopt dat deze principes effectief worden vertaald in een beter, efficiënter en toegankelijker openbaar vervoer voor iedereen.

De heer Wouter Raskin (N-VA) uit zijn tevredenheid over de koerswijziging van de minister ten opzichte van zijn voorganger en het Vivaldiregeerakkoord. Hij prijst de minister voor de focus op de *mobile shift* en de keuzevrijheid voor individuen om hun vervoersmodus te bepalen en beklemtoont dat zijn partij fietsvriendelijk is, maar wel altijd tegen campagnes gekant was die bijvoorbeeld vrouwen specifiek op de fiets wilden krijgen, wat hij als betuttelend beschouwt.

De spreker is tevreden met de pragmatische aanpak van de minister en noemt de zesde Staten-Generaal Verkeersveiligheid en het tweede Federale Plan Verkeersveiligheid als positieve ontwikkelingen. De doelstelling van nul verkeersdoden in 2050 wordt als

La sécurité demeure une priorité, aussi bien dans les gares que dans les trains, et la gare de Bruxelles-Nord mérite une attention particulière. L'intervenante s'enquiert du calendrier des mesures qui permettront au personnel de sécurité et aux accompagnateurs de train de porter des caméras corporelles. Elle aborde le déploiement du *European Train Control System* ("ETCS" ci-après) et demande quand l'ensemble des trains seront équipés du système *ETCS-only*.

Mme Cuylaerts demande des précisions concernant l'accessibilité des transport en commun, les investissements dans les gares et les trains et la diminution du délai de réservation pour l'assistance aux personnes à mobilité réduite. Elle souligne que cette assistance doit également être disponible lors des journées de service garanti, par exemple en cas de grève. Elle est favorable à la possibilité d'acheter des billets de train dans les commerces situés à proximité des gares, mais il conviendra de communiquer largement à propos de ce système.

La membre évoque ensuite la promotion du transport de marchandises par rail et les efforts visant à renforcer les liaisons ferroviaires avec nos pays voisins. Elle déplore la réticence de la SNCB à expérimenter les trains sans accompagnateur (*one-man-car*) et demande au ministre d'explorer sérieusement cette piste. Enfin, elle demande d'examiner l'opportunité d'installer des portiques d'accès dans les grandes gares, dispositif qui semble efficace dans la lutte contre les déplacements sans titre de transport et les incidents relatifs à la sécurité.

Mme Cuylaerts conclut son intervention en soulignant les grandes ambitions du ministre et elle attend avec impatience le nouveau plan de transport de la SNCB pour la période 2026-2029, dont certains principes clés sont déjà connus. Elle espère que ces principes entraîneront effectivement une amélioration de la qualité, de l'efficacité et de l'accessibilité du transport ferroviaire.

M. Wouter Raskin (N-VA) se félicite du changement de cap opéré par le ministre par rapport à son prédécesseur et au gouvernement Vivaldi. Il loue l'accent mis par le ministre sur les changements en matière de mobilité et sur la liberté des individus de choisir leur moyen de transport, tout en soulignant que son parti est favorable au vélo mais qu'il s'est toujours opposé aux campagnes visant à encourager spécifiquement les femmes à utiliser le vélo, qu'il considère comme paternaliste.

L'intervenant se félicite de l'approche pragmatique du ministre et estime que la sixième édition des États généraux pour la sécurité routière et le deuxième plan fédéral de la sécurité routière sont des initiatives positives. Il trouve que l'objectif de parvenir à zéro mort sur

ambitieu maar noodzakelijk gezien. De heer Raskin prijst de introductie van een recidivetool voor verkeers-overtreders, die zich richt op roekeloze bestuurders en recidivisten, in plaats van op goedbedoelde chauffeurs die eenmalig een fout maken.

Hij beklemtoont het belang van gedragsverandering en de strijd tegen recidive, wat samenwerking tussen verschillende beleidsniveaus en administraties vereist. Een vastberaden planning lijkt essentieel om écht snel een veelplegersdatabank operationeel te krijgen. Welke tijdslijn legt de minister zichzelf op? De toepassingsvoorwaarden inzake aantal en types overtredingen die met deze recidivetool gepaard zullen gaan, staan gedetailleerder vermeld in het regeerakkoord dan in de beleidsverklaring. Zal de minister vasthouden aan het kader zoals dat al was uitgewerkt in het regeerakkoord? Ook beklemtoont de spreker de noodzaak van een databank voor verkeerscontroles en steunt hij de minister met zijn uitspraak “meten is weten”.

De heer Raskin vervolgt met het bespreken van de verschuiving van de nadruk van boetes naar de aanpak van veelplegers en verkeerscriminelen. Hij beklemtoont dat deze regering zich richt op de grootste veroorzakers van ellende op de weg, maar ook op andere fenomenen dan louter snelheidsovertredingen. Overdreven snelheid blijft een van de grote *killers* in het verkeer, en de strijd tegen alcoholintoxicatie achter het stuur wordt aangescherpt. Hij steunt de verlaging van de intoxicatiedrempel voor de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs en de limieten voor het opleggen van het alcoholslot.

De strijd tegen druggebruik en smartphonegebruik achter het stuur, beide levensgevaarlijke handelingen, is belangrijk. Hij merkt op dat drugs in toenemende mate een probleem vormen op de weg, volgens informele gesprekken met lokale korpschefs. Er zal een wettelijk kader worden uitgewerkt voor handhaving rond smartphonegebruik achter het stuur, middels technische mogelijkheden zoals ANPR-camera's.

De heer Raskin vraagt zich af of het niet-dragen van de gordel, hoewel strafbaar, niet veeleer de bestuurder en passagiers in gevaar brengt dan andere weggebruikers. Hij vraagt de minister om toelichting over het recht op privacy in dit geval, in vergelijking met overtredingen zoals smartphonegebruik achter het stuur.

Hij bespreekt de invoering van de inbreuk van verkeersdoodslag in het strafwetboek en erkent dat sommige

les routes en 2050 est ambitieux mais indispensable. M. Raskin se félicite de l'introduction de du dispositif visant à prévenir la récidive des délinquants de la route, qui cible les conducteurs dangereux et les récidivistes plutôt que les conducteurs honnêtes qui ont commis une seule erreur.

Il souligne l'importance d'un changement de comportement et de la lutte contre la récidive, qui requièrent une coopération entre plusieurs niveaux de pouvoir et administrations. Une calendrier ferme semble essentiel pour pouvoir créer rapidement une base de données des récidivistes. Quel calendrier le ministre prévoit-il? Les conditions d'application concernant le nombre et le type d'infractions entourant le déploiement de ce dispositif de lutte contre la récidive sont plus détaillées dans l'accord de gouvernement que dans l'exposé d'orientation politique. Le ministre respectera-t-il le cadre fixé dans l'accord de gouvernement? L'intervenant souligne par ailleurs la nécessité de disposer d'une base de données des contrôles routiers et il estime, comme le ministre, que “mesurer, c'est savoir”.

M. Raskin poursuit en évoquant le changement d'approche consistant à mettre l'accent sur les récidivistes et les criminels de la route plutôt que sur les contraventions. Il souligne que l'actuel gouvernement cible les principaux responsables des malheurs sur la route mais aussi d'autres phénomènes que les seuls excès de vitesse. La vitesse excessive demeure l'une des principales causes de décès sur la route, et la lutte contre la conduite sous l'influence d'alcool est renforcée. Il soutient la diminution du seuil d'intoxication pour le retrait immédiat du permis de conduire et des limites pour imposer un éthylotest antidémarrage.

La lutte contre l'influence de la drogue et l'utilisation du smartphone au volant, deux comportements potentiellement mortels, est importante. À cet égard, il a appris au cours de discussions informelles avec des chefs de corps locaux que les drogues représentent un problème croissant sur les routes. Un cadre législatif sera élaboré concernant le contrôle de l'utilisation du smartphone au volant au moyen de possibilités techniques telles que les caméras ANPR.

M. Raskin se demande si le non-port de la ceinture, comportement punissable, ne met pas davantage en danger le conducteur ou les passagers concernés que les autres usagers de la route. Il demande au ministre des précisions sur le respect de la vie privée dans ce cas, en comparaison avec des infractions telles que l'utilisation du smartphone au volant.

Il évoque ensuite l'introduction de l'infraction d'homicide routier dans le Code pénal et il reconnaît que certains

experten mogelijk spreken over een scheefftrekking binnen de nieuwe inschaling van hoofdstraffen. Hij beklemtoont echter dat politierechters roekeloze daders wakker willen schudden voor hun gedrag in het verkeer, wat soms alleen lukt met een celstraf. Hij steunt de adequate bestraffing van roekeloos rijgedrag dat dodelijke slachtoffers maakt, als signaalfunctie voor de maatschappij.

Wat betreft de uitbreiding van het aantal verkeersinbreuken voor buitenlandse bestuurders, die onder *crossborder* zullen worden bekeurd, ziet hij een betere identificatie als een zeer goede zaak. Hij prijst de minister voor het streven naar Europese harmonisatie van lichte elektronische voertuigen zoals e-steps en fatbikes, en stelt voor om reeds op nationaal niveau stappen te zetten in afwachting van Europese besluitvorming.

Wat betreft het goederen- en personenvervoer over de weg, steunt de spreker gerichte controles in het kader van sociale dumping en rij- en rusttijden. Hij beklemtoont het belang van digitalisering van verkeersdocumenten en processen bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV), om te voorkomen dat mensen van het kastje naar de muur worden gestuurd.

Tot slot behandelt de heer Raskin de beveiliging van havens en binnenvaart, en prijst hij de minister voor het uitrollen van het recente wettelijk kader. Hij beklemtoont het belang van aangescherpte controle op de binnenvaart, aangezien criminelen hun activiteiten verschuiven nu de havenbeveiliging scherper is geworden. Globaal beschouwd is de spreker zeer tevreden met hetgeen de minister voorstelt en biedt hij zijn formele steun.

De heer Bert Wollants (N-VA) bespreekt de langdurige uitdaging rond de vliegwet. Hij merkt op dat de huidige minister de elfde is sinds het dossier “in brand werd gestoken” door voormalig vicepremier en minister van Mobiliteit en Vervoer mevrouw Isabelle Durant, wat de complexiteit van de situatie aantoont. De huidige minister stelt een evenwichtige aanpak voor, die noodzakelijk is om tot resultaten te komen.

De spreker wijst erop dat sommige voorgangers van de minister zich richtten op exploitatiebeperkingen zonder een bredere strategie, terwijl de minister thans een meer gebalanceerde benadering kiest. Dit betekent echter dat er veel werk aan de winkel is, aangezien de vliegwet slechts het sluitstuk is van een reeks noodzakelijke

experts évoquent un potentiel déséquilibre dans la nouvelle classification des peines principales. Il souligne toutefois que les juges de police entendent sensibiliser les auteurs imprudents au danger que représente leur comportement sur la route, ce qui ne fonctionne parfois qu’au travers d’une peine d’emprisonnement. Il soutient la répression adéquate des comportements irréfléchis au volant, qui peuvent avoir une fonction de signal pour la société.

En ce qui concerne l’augmentation du nombre d’infractions de la route commises par des conducteurs étrangers, qui seront verbalisées sur la base de la directive européenne *Crossborder*, il se félicite vivement de l’amélioration de l’identification des contrevenants. Il se rallie à l’ambition du ministre d’aspirer à une harmonisation au niveau européen des règles relatives aux véhicules électriques légers comme les trottinettes et les *fatbikes*, et il propose de déjà franchir des étapes au niveau national dans l’attente d’une décision européenne.

En ce qui concerne le transport de marchandises et de personnes par route, l’intervenant soutient les contrôles ciblant le dumping social et les temps de conduite et de repos. Il souligne l’importance de la numérisation des documents de voyage et des processus au sein de la Direction pour l’immatriculation des véhicules (DIV) afin d’éviter que les usagers soient renvoyés d’un service à l’autre.

M. Raskin conclut en évoquant la sécurisation des ports et de la navigation intérieure, et il félicite le ministre pour l’élaboration du cadre législatif récent. Il souligne l’importance du contrôle renforcé de la navigation intérieure, dès lors que les criminels déplacent aujourd’hui leurs activités en raison de la sécurisation accrue des ports. L’intervenant est globalement très satisfait des propositions du ministre et lui apporte formellement son soutien.

M. Bert Wollants (N-VA) évoque le défi de longue haleine que représente la loi aérienne. Il fait observer que le ministre actuel est le onzième depuis que le dossier “a été allumé” par Mme Isabelle Durant, ancienne vice-première ministre et ministre de la Mobilité et du Transport, ce qui illustre la complexité de la situation. Le ministre actuel propose une approche équilibrée qui sera nécessaire pour obtenir des résultats.

L’intervenant indique que certains prédécesseurs du ministre ont recouru à des restrictions d’exploitation sans développer de stratégie plus globale, alors que le ministre opte aujourd’hui pour une approche plus harmonieuse. Cela signifie toutefois qu’il y a encore beaucoup de travail, dès lors que la loi aérienne constitue seulement la

stappen. Een akkoord tussen alle partners is essentieel om de vliegwet effectief te maken.

De heer Wollants vraagt naar de aanpak van de minister ten aanzien van de vele rechtszaken die zich blijven opstapelen, en verneemt gaarne hoe de minister zich zal opstellen om zowel consensus te bereiken als juridische problemen te vermijden. Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de dwangsommen die in dat kader worden betaald?

De spreker is blij met de keuze voor een werkgroep met internationale experts en vraagt naar de tijdslijn voor de start van de werkzaamheden van deze werkgroep. Heeft de minister al contact gehad met vertegenwoordigers van de verschillende gewesten om hun medewerking te verzekeren? De heer Wollants veronderstelt dat de werkgroep eerst haar werk zal doen, waarna de informatie zal worden gebruikt om toe te werken naar een samenwerkingsakkoord. Hij vraagt of dit inderdaad de geplande aanpak is en beklemtoont het belang van het bespreken van mogelijke beperkingen en gevolgen.

De spreker vervolgt met het bespreken van koolstofneutraliteit en de inzet op duurzame vliegtuigbrandstof (*Sustainable Aviation Fuel*, hierna: "SAF"). SAF is belangrijk voor het verduurzamen van de luchtvaart. Wat is de visie van de minister op het gebruik van SAF op *Brussels Airport*, gezien de eerdere kritiek van de voormalige minister van Energie op de duurzaamheid van deze brandstof?

De heer Wollants geeft aan dat zijn fractie altijd voorstander is geweest van een gelijk speelveld wat betreft de belasting op kerosine, mits dit op Europees of wereldvlak wordt aangepakt. Hij prijst de minister voor het streven naar een aanpassing van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (hierna: "Verdrag van Chicago"), maar waarschuwt voor te beperkte maatregelen die de economische positie van de luchthaven kunnen schaden.

De verbinding tussen spoor en luchthaven is heel belangrijk, net als de noodzaak van samenwerking tussen de verschillende vervoersmodi. De spreker vraagt of de minister de rechtstreekse verbinding van de hogesnelheidstrein tussen de luchthaven en andere hst-knooppunten in buurlanden ondersteunt, en pleit voor het drukken van de Diabolotoeslag op de eindprijs.

Hij merkt ook de noodzaak op van een gealigneerd militair en civiel drone-actieplan en een handhavingskader voor niet-geoorloofde dronevluchten, gezien het

dernière d'une série d'étapes indispensables. Un accord entre l'ensemble des partenaires sera essentiel pour garantir l'efficacité de la loi aérienne.

M. Wollants s'enquiert de l'approche du ministre concernant les nombreux dossiers judiciaires qui s'accumulent, et il demande comment le ministre entend s'y prendre pour atteindre un consensus tout en évitant les problèmes juridiques. Quel est l'état des lieux en ce qui concerne les astreintes à payer dans ce cadre?

Le membre se félicite du choix de créer un groupe de travail composé d'experts internationaux et il s'enquiert du calendrier du début des travaux de ce groupe de travail. Le ministre a-t-il déjà eu des contacts avec les représentants des différentes Régions pour s'assurer de leur coopération? M. Wollants suppose que le groupe de travail va d'abord faire son travail, après quoi les informations seront utilisées pour conclure un accord de coopération. Il demande s'il s'agit bien de l'approche prévue par le ministre, et il souligne l'importance de discuter en détail des restrictions et de leurs conséquences potentielles.

L'intervenant poursuit en revenant sur la neutralité carbone et l'utilisation de carburants durables (*Sustainable Aviation Fuel*, "SAF" ci-après). Les SAF sont importants pour rendre la navigation aérienne plus durable. Quelle est la vision du ministre concernant l'utilisation des SAF à l'aéroport de Bruxelles-National, compte tenu des critiques formulées par la précédente ministre de l'Énergie à propos de la durabilité de ces carburants?

M. Wollants indique que son groupe a toujours été partisan de conditions de concurrence équitables concernant la taxation du kérosène, à condition que ce point soit traité au niveau européen ou mondial. Il loue l'ambition du ministre de modifier la convention relative à l'aviation civile internationale ("convention de Chicago" ci-après), mais il met en garde contre l'adoption de mesures trop contraignantes qui pourraient porter préjudice à la compétitivité des aéroports.

La connexion entre le rail et l'aéroport est très importante, tout comme la nécessité d'une coopération entre les différents modes de transport. L'intervenant demande si le ministre soutient la liaison directe par train à grande vitesse entre l'aéroport et d'autres jonctions TGV situées chez nos voisins, et il préconise que le supplément Diabolo soit déduit du prix final.

Il souligne aussi la nécessité d'un plan d'action coordonné sur les plans civil et militaire pour les drones et d'un cadre de mesures visant à faire respecter la

hoge percentage vluchten zonder toestemming. Wat is de tijdslijn voor de implementatie van dit kader?

De heer Wollants bespreekt voorts de inzet op digitale verkeersstorens en beklemtoont het belang van robuuste back-upsystemen voor *hardware*, netwerken en *software*, inclusief cyberbeveiliging. Hij vraagt de minister om voldoende toezicht te houden op de implementatie van deze systemen.

Tot slot beklemtoont hij dat er veel werk aan de winkel is voor de luchtvaart en biedt hij de steun van zijn fractie aan de minister om de uitdagingen aan te pakken. Hij hoopt dat er eindelijk een oplossing komt voor de problematiek van de luchthaven van Zaventem, zodat zowel omwonenden als de luchthaven in een stabiele omgeving kunnen functioneren.

De heer Frank Troosters (VB) complimenteert de minister met zijn beleidsverklaring. Hij merkt op dat de verklaring veel onderwerpen behandelt. Daarom beperkt hij zich tot een selectie van onderwerpen, te beginnen met het spoor.

Hij prijst de minister voor het voortzetten van de lijn van zijn voorganger om meer mensen aan te moedigen de trein te nemen. De doelstelling van 30 % meer treinreizigers tegen 2032 blijft overeind, evenals andere doeleinden uit de beheerovereenkomst. De spreker noemt verschillende acties en werkvelden, zoals het bieden van voldoende capaciteit en frequentie tijdens piekuren, de ontwikkeling van S-netwerken rond grote steden, en het verbeteren van de dienstregelingen tijdens daluren en in het weekend.

De heer Troosters beklemtoont dat er voldoende betrouwbaar rollend materieel, netcapaciteit en personeel nodig zijn om deze doelen te bereiken. Hij bespreekt de inhaalbeweging van de NMBS met betrekking tot rollend materieel, zoals de M7-treinen en de nieuwe bestelling van AM30-treinen. Hij uit zijn zorgen over de mogelijke vertraging van 3 à 4 jaar bij de levering van de AM30-treinen en vraagt de minister om garanties voor voldoende rollend materieel.

Wat zijn de mogelijkheden voor extra capaciteit binnen de huidige contouren van het spoornet en meer specifiek de capaciteit op belangrijke trajecten zoals de Noord-Zuid-as (Nederland, Antwerpen, Brussel)? De spreker wijst ook op het tekort aan operationeel personeel, zoals treinbestuurders en treinbegeleiders, en vraagt naar concrete doelstellingen, aantallen en timing om dit probleem aan te pakken. Hij verwijst naar de plannen

réglementation relative aux vols de drones non autorisés, étant donné le pourcentage élevé de vols sans autorisation. Quel sera le calendrier de mise en œuvre de ce cadre?

M. Wollants évoque également l'engagement en faveur des tours de contrôle numériques et souligne l'importance de disposer de systèmes de sauvegarde robustes pour le matériel, les réseaux et les logiciels, y compris en matière de cybersécurité. Il demande au ministre d'accorder une attention suffisante à la mise en œuvre de ces systèmes.

Enfin, il souligne qu'il reste encore beaucoup à faire dans le secteur de l'aviation, et il offre au ministre le soutien de son groupe pour relever les défis. Il espère qu'une solution sera enfin trouvée pour les problèmes de l'aéroport de Zaventem, pour que les riverains et l'aéroport puissent fonctionner dans un environnement stable.

M. Frank Troosters (VB) félicite le ministre pour son exposé d'orientation politique. Il constate que l'exposé à l'examen couvre de nombreux sujets. Il se limitera donc à certains d'entre eux, en commençant par le transport ferroviaire.

Il félicite le ministre de poursuivre l'ambition de son prédécesseur d'inciter davantage de personnes à prendre le train. En effet, l'objectif d'augmenter de 30 % le nombre de voyageurs d'ici 2032 reste d'actualité, tout comme les autres objectifs du contrat de gestion. L'intervenant mentionne divers chantiers et actions, comme l'offre d'une capacité et d'une fréquence suffisantes aux heures de pointe, le développement de réseaux S autour des grandes villes et l'amélioration des horaires en heures creuses et le week-end.

M. Troosters souligne que pour atteindre ces objectifs, il faudra disposer d'un matériel roulant, d'une capacité de réseau et d'un personnel suffisants et fiables. Il évoque l'effort de rattrapage consenti par la SNCB en matière de matériel roulant, avec les trains M7 et la nouvelle commande de trains AM30. Il exprime ses inquiétudes quant au retard éventuel, de trois à quatre ans, que pourrait prendre la livraison des trains AM30, et il demande au ministre des garanties pour un matériel roulant suffisant.

Quelles sont les possibilités envisageables pour renforcer la capacité dans les limites actuelles du réseau ferroviaire, et plus particulièrement la capacité sur les axes importants comme la Jonction Nord-Midi (Pays-Bas, Anvers, Bruxelles)? L'intervenant souligne également la pénurie de personnel opérationnel, comme les conducteurs et les accompagnateurs de train, et il demande des objectifs, des chiffres et un calendrier concrets pour

om reizigerstreinen op rurale en voorstedelijke lijnen zonder treinbegeleiders te laten rijden, de zogenoemde *one man cars*. Hij vraagt de minister naar zijn reactie op de publieke afwijzing van dit idee door de CEO van de NMBS en de impact van deze plannen op het aantal benodigde treinbegeleiders in de toekomst.

Wat betreft het spoormodel, verwijst de heer Troosters naar een eerdere studie die de mogelijkheid van een spoormodel moest onderzoeken. Wat is de timing en het vervolgtraject voor het bepalen van ons toekomstige spoormodel? Heeft de minister al een lijst van partners voorbereid om zo min mogelijk tijd te verliezen en snel tot conclusies te komen? Is het Zwitsers spoormodel uitvoerbaar in België, gezien de structuur en het sterrenvormige model van ons huidige spoornet? Moeten er nieuwe lijnen of verbindingen worden aangelegd en zijn de financiële middelen daarvoor beschikbaar? Hoeveel tijd zou de realisatie in beslag nemen en hebben wij die tijd?

De spreker merkt op dat de huidige beleidsverklaring een ommekeer betekent ten opzichte van de voorganger, die een aanbodgericht model hanteerde. De huidige aanpak is vraaggericht, waarbij capaciteit wordt verhoogd waar nodig en afgebouwd waar de vraag laag is. Welke criteria zullen worden gebruikt om te bepalen of stopplaatsen, halten en stations worden geschrapt of juist bijkomende capaciteit krijgen? Hij is vooral benieuwd naar de procedure voor het voorzien van bijkomende capaciteit. Hoe wordt de behoefte lokaal vastgesteld? Moeten mensen een brief sturen om aan te geven waar ze een trein willen laten stoppen en hoe schat de NMBS deze behoeften in? Hij vermoedt dat het schrappen van stopplaatsen sneller zal verlopen dan het toevoegen van nieuwe.

De heer Troosters vraagt naar de stand van zaken van het nieuwe vervoersplan 2026-2029, dat eind vorig jaar op de raad van bestuur van de NMBS is gepasseerd. Wat kunnen wij verwachten? Zal de minister daar eventueel op kunnen bijsturen? Zullen pijnpunten die sinds de aanpassing van het vervoersplan zijn ontstaan worden aangepakt? Wordt er tijdig en voldoende overleg gepleegd met gewestelijke overheden over alternatief openbaar vervoer en worden lokale besturen die getroffen worden, vooraf betrokken en geïnformeerd?

Wat de spoorveiligheid betreft, kwamen verschillende elementen aan bod in de regeerverklaring. De spreker heeft de afgelopen jaren herhaaldelijk gewezen op

résoudre ce problème. Il renvoie aux projets visant à permettre la circulation, sur les lignes rurales et suburbaines, de trains de voyageurs sans accompagnateur (*"one man cars"*). Comment le ministre réagit-il au rejet public de cette idée par la CEO de la SNCB, et pourrait-il préciser l'impact de ces projets sur le nombre d'accompagnateurs de train nécessaires à l'avenir?

En ce qui concerne le modèle ferroviaire, M. Troosters renvoie à une étude antérieure qui devait examiner la faisabilité d'un modèle ferroviaire. Quel est le calendrier et le processus de suivi qui seront fixés pour déterminer notre futur modèle ferroviaire? Le ministre a-t-il déjà préparé une liste de partenaires pour minimiser la perte de temps et parvenir rapidement à des conclusions? Le modèle ferroviaire suisse est-il transposable en Belgique, compte tenu de la structure et du modèle en étoile de notre réseau ferroviaire actuel? Faudrait-il construire de nouvelles lignes ou liaisons, et les moyens financiers à cet effet sont-ils disponibles? Combien de temps leur réalisation pourrait-elle prendre, et disposons-nous vraiment de ce temps?

L'intervenant note que l'exposé d'orientation politique à l'examen marque un tournant par rapport à celui du ministre précédent, qui préconisait un modèle axé sur l'offre. En effet, la nouvelle stratégie sera axée sur la demande, la capacité étant augmentée là où c'est nécessaire et réduite là où la demande est faible. Quels critères seront utilisés pour déterminer si des arrêts, des haltes et des gares seront supprimés ou, au contraire, si la capacité sera renforcée à certains endroits? Le membre est particulièrement curieux de connaître la procédure qui sera suivie pour le renforcement de la capacité. Comment les besoins au niveau local seront-ils évalués? Les citoyens devront-ils envoyer un courrier pour indiquer où ils aimeraient un arrêt de train? Et comment la SNCB évalue-t-elle ces besoins? Il présume qu'il sera plus rapide de supprimer des arrêts que d'en ajouter de nouveaux.

M. Troosters s'enquiert de l'état d'avancement du nouveau plan de transport 2026-2029, qui a été présenté au conseil d'administration de la SNCB fin de l'année dernière. À quoi pouvons-nous nous attendre? Le ministre pourra-t-il éventuellement procéder à des ajustements? Les problèmes qui se posent depuis la modification du plan de transport seront-ils réglés? Se concerte-t-on suffisamment et à temps avec les autorités régionales au sujet des moyens de transport public alternatifs? Et les autorités locales touchées y sont-elles associées et informées préalablement?

En ce qui concerne la sécurité ferroviaire, divers éléments sont évoqués dans l'exposé d'orientation politique. Ces dernières années, l'intervenant a souligné à

het belang van veiligheid binnen het spoorgebeuren. Volgens hem zal niemand instappen als ze zich niet veilig voelen, ongeacht hoe betrouwbaar en stipt de trein is. De spreker keek uit naar de beleidsverklaring van de minister om te zien welke concrete maatregelen er zullen worden genomen om de persoonsgebonden veiligheid binnen het spoor te verbeteren.

Veiligheid is het fundament waarop het spoorbouwwerk is gebouwd. Veiligheid in en rond de stations moet worden verhoogd, niet alleen in de grote stations, maar ook in de kleinere stations met criminaliteitsproblemen. Welke maatregelen kunnen worden genomen om de mensen van Securail, eventueel ook treinbegeleiders die dat zouden wensen, van een bodycam te voorzien?

De heer Troosters uit zijn frustratie over het feit dat er al vijf jaar lang wordt gesproken over “onderzoeken” en “bekijken”, maar dat er weinig concrete maatregelen zijn genomen, behalve in Brussel-Zuid na zware incidenten. Hij pleit voor concrete, slagkrachtige maatregelen om de situatie te verbeteren: het versterken van de mankracht, opleidingen, verweermiddelen, uitrusting en procedures, zoals het langer kunnen staande houden van verdachten, enz.

Hoe kan de spoorwegpolitie doelmatig ingezet worden, gezien de onderbemanning die al decennialang speelt? De spreker wijst op de noodzaak van snellere interventietijden, meer zichtbare aanwezigheid en het uitrollen van toegangspoortjes in stations om incidenten te voorkomen. Hij beklemtoont dat veel incidenten voortkomen uit het ontbreken van een geldig vervoerbewijs en dat dit probleem moet worden aangepakt.

De heer Troosters vraagt om effectieve, hardere straffingen voor plegers van criminele feiten tegen spoorpersoneel en treinreizigers, in samenspraak met de minister van Justitie. Hij uit zijn teleurstelling over dit deel van de beleidsverklaring en hoopt dat de minister in de toekomst concrete stappen zal zetten om de veiligheid binnen het spoor te verbeteren.

Wat betreft de liberalisering van het spoor, merkt de spreker op dat de huidige situatie niet door de minister is gecreëerd, maar dat er in het verleden is nagelaten om de nodige stappen ter voorbereiding van de liberalisering van het personenvervoer per spoor te nemen. Hierdoor was men bijna verplicht om het unieke operatorschap van de NMBS tot 2032 automatisch toe te kennen.

plusieurs reprises l'importance de la sécurité dans les transports ferroviaires. Selon lui, personne ne montera dans un train s'il ne s'y sent pas en sécurité, quelle que soit la fiabilité et la ponctualité du train. L'intervenant attend avec impatience la note de politique générale du ministre pour savoir quelles mesures concrètes seront prises pour améliorer la sécurité des personnes dans les transports ferroviaires.

La sécurité est le fondement sur lequel repose le transport ferroviaire. La sécurité au sein et aux abords des gares doit être renforcée, non seulement dans les grandes gares, mais aussi dans les petites gares en proie à des problèmes de criminalité. Quelles mesures pourraient être prises pour fournir aux agents de Securail, et éventuellement aussi aux accompagnateurs de train qui le souhaiteraient, une caméra-piéton?

M. Troosters exprime sa frustration de constater que cela fait cinq ans que l'on parle d'"examens" et d'"analyses", mais que peu de mesures concrètes ont été prises, sauf à Bruxelles-Midi après que des incidents graves y sont survenus. Il préconise des mesures concrètes et efficaces pour améliorer la situation: renforcement des effectifs, des formations, des moyens de défense, des infrastructures et des procédures, comme la possibilité de détenir plus longtemps les suspects, etc.

Comment la police des chemins de fer pourrait-elle être déployée efficacement compte tenu du fait qu'elle est en sous-effectif depuis des décennies? L'intervenant insiste sur la nécessité de procéder à des interventions plus rapides, de renforcer la présence visible et de déployer des portiques d'accès dans les gares pour prévenir les incidents. Il souligne que de nombreux incidents sont dus à l'absence de titre de transport valide et qu'il faut s'attaquer à ce problème.

M. Troosters demande que le ministre prenne, en concertation avec la ministre de la Justice, des sanctions efficaces et plus sévères contre les auteurs d'infractions visant le personnel ferroviaire et les voyageurs. Il exprime sa déception à l'égard de ce volet de l'exposé d'orientation politique, et il espère que le ministre prendra des mesures concrètes pour améliorer la sécurité dans les infrastructures ferroviaires à l'avenir.

Concernant la libéralisation du rail, l'intervenant constate que la situation actuelle n'est pas le fait du ministre, mais que l'on a omis, dans le passé, de prendre les mesures nécessaires pour préparer la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs. Il en résulte qu'il était quasiment obligatoire d'accorder automatiquement le statut d'opérateur unique à la SNCB jusqu'en 2032.

Hij is blij dat de minister het besef heeft dat er dringend iets moet gebeuren en dat er scenario's worden bekeken en opgesteld, waarbij ook naar het buitenland wordt gekeken. Hij wijst op de fouten die in Groot-Brittannië zijn gemaakt en stelt dat België hieruit kan leren om dezelfde fouten te vermijden. Welke timing ziet de minister wat betreft de te verwachten scenario's? Wat gebeurt er met de door de vorige minister aangekondigde proefprojecten die in elke regio zouden worden uitgerold? Gaan die door en wanneer mogen we die verwachten?

De heer Troosters beklemtoont dat een betrouwbare, stipte, veilige en comfortabele dienstverlening essentieel is om meer mensen naar de trein te leiden. Hij vraagt zich af hoe het komt dat er nog mensen zijn die de trein willen nemen, gezien de huidige problemen zoals stakingen en afgeschafte treinen. Wat gaat de minister doen om de actuele problemen het hoofd te bieden, vooral op korte termijn, gezien de nieuwe stakingsacties die zijn aangekondigd? Hij wijst op de urgentie van de situatie en vraagt de minister om concrete stappen te zetten om de doelstellingen van het beleid te bereiken, namelijk meer mensen naar de trein leiden.

Wat betreft het financiële hoofdstuk, is de grote vraag of het geld dat de vorige minister beloofde, ook daadwerkelijk beschikbaar zal zijn voor de spoorbedrijven en het spoorbeleid. De spreker merkt op dat er nog geen budgettair kader is en dat dit het moeilijk maakt om het geheel te beoordelen. Hij vraagt of de beloofde 44 miljard euro voor het spoor tot 2032 beschikbaar zal zijn en effectief in het spoor geïnvesteerd zal worden.

Welke efficiëntiewinsten zullen bij de NMBS worden geboekt voor 675 miljoen euro tot en met 2029? Waar zal dat gebeuren en in welke mate heeft dat te maken met de hervormingsplannen van HR Rail? Zal de NMBS ook getroffen worden door de afbouw van federale subsidies ter waarde van 450 miljoen euro? Zo ja, welke subsidies en projecten zullen dan worden geraakt?

Wat betreft de rationalisatie van prestigeprojecten, 90 miljoen euro, vraagt de spreker of de NMBS hier ook bij betrokken zal zijn, gezien hun verleden met prestigeprojecten. Welke duidelijkheid kan de minister geven over de beschikbare middelen en de genoemde elementen in verband met de NMBS voor de komende jaren? Hij leest dat er wordt gerekend op regionale tussenkomsten en extra Europees geld, maar vraagt zich af of dit voldoende zal zijn.

Il se réjouit que le ministre se rende compte qu'il est urgent d'agir et que des scénarios sont envisagés et élaborés, y compris en examinant ce qui se fait à l'étranger. Il souligne les erreurs commises en Grande-Bretagne et affirme que la Belgique pourrait en tirer des enseignements pour ne pas les reproduire. Quel est le calendrier envisagé par le ministre concernant les scénarios attendus? Qu'advient-il des projets-pilotes qui avaient été annoncés par le ministre précédent et qui devaient être mis en œuvre dans chaque région? Ces projets seront-ils poursuivis? Et quand pourrions-nous leurs résultats?

M. Troosters souligne qu'un service fiable, ponctuel, sûr et confortable est essentiel pour inciter davantage de personnes à prendre le train. Il se demande comment des gens peuvent encore prendre le train compte tenu des problèmes actuels comme les grèves et les annulations de trains. Que va faire le ministre pour résoudre les problèmes actuels, surtout à court terme, étant donné les nouvelles grèves qui ont été annoncées? Le membre insiste sur l'urgence de la situation et demande au ministre de prendre des mesures concrètes pour atteindre les objectifs politiques, à savoir parvenir à ce que davantage de personnes prennent le train.

En ce qui concerne le volet financier, la question principale est de savoir si les moyens promis par le ministre précédent seront effectivement disponibles pour les entreprises ferroviaires et la politique ferroviaire. L'intervenant constate que le cadre budgétaire n'est pas encore disponible, ce qui complique l'évaluation d'ensemble. Il demande si les quarante-quatre milliards d'euros promis pour le rail seront disponibles jusqu'en 2032 et seront effectivement investis dans le rail.

Quels gains d'efficacité pour un montant total de 675 millions d'euros la SNCB réalisera-t-elle jusqu'en 2029 inclus? Où seront-ils réalisés et dans quelle mesure ces gains seront-ils liés aux plans de réforme de HR Rail? La SNCB sera-t-elle également affectée par la réduction des subventions fédérales à hauteur de 450 millions d'euros? Dans l'affirmative, quels seront les projets et subventions concernés?

Concernant la rationalisation des projets prestigieux, pour 90 millions d'euros, l'intervenant demande si la SNCB sera également concernée, compte tenu de son passif en la matière. Quelles précisions le ministre peut-il apporter sur les moyens disponibles et les éléments mentionnés concernant la SNCB pour les années à venir? Il lit que l'on compte sur des interventions régionales et des financements européens supplémentaires, mais il se demande si cela suffira.

Hoe zal de minister het goederenvervoer per spoor beter doen dan zijn voorganger, gezien de ambitieuze doelstelling om het volume van goederen per spoor te verdubbelen tegen 2030?

De heer Troosters bespreekt vervolgens diverse onderwerpen die hij belangrijk vindt. Hij verwijst naar de toegankelijkheid van het spoor en is blij dat de minister de reservatietermijnen wil verkorten. Hij hoopt dat dit snel en effectief gebeurt. Hij is echter minder tevreden met de ambitie om 176 stations integraal toegankelijk te maken tegen 2032. Hij vindt dit een povere doelstelling, gezien de eerdere plannen om tegen eind 2024 al 154 stations toegankelijk te maken.

Gaat de minister subsidies blijven verstrekken aan nachttreinexploitanten, zoals zijn voorganger deed? De spreker noemt de subsidies van 2 miljoen euro per jaar en stelt dat deze minimale voorwaarden hadden. Hij wijst erop dat de nachttreinverbinding Brussel-Berlijn al na drie maanden is gestopt nadat de subsidies eind 2024 afliepen. Wat gaat de minister ter zake doen?

De spreker beklemtoont het belang van grensoverschrijdende treinverbindingen, vooral van Vlaanderen naar Nederland. Hij merkt op dat Vlaanderen slechts één internationale grensoverschrijdende spoorverbinding heeft, terwijl Wallonië er zeven heeft. Hij verwijst naar de IJzeren Rijn en het project Hamont-Weert, dat op korte termijn gerealiseerd kan worden en hoopt dat er concrete stappen worden gezet in plaats van alleen gesprekken.

Wanneer komt de re-activatie van Spoorlijn 20, Hasselt-Maastricht, terug op de politieke agenda? De spreker betreurt dat Vlaamse regeringspartijen de evolutie naar de Oostgrens blijven blokkeren. Hij roept op tot bestuursverantwoordelijkheid om de re-activatie van de spoorlijn te realiseren.

De heer Troosters bespreekt ook de recente beslissing van de NMBS om het platform X te verlaten. Hij vindt dit schrijnend, vooral omdat het platform vrije meningsuiting biedt en communicatie mogelijk maakt. Hij stelt dat de NMBS al veel problemen heeft en dat het nuttig is om daarop te communiceren. Wat vindt de minister daarvan?

Wat betreft het luik mobiliteitsbudget, merkt de heer Troosters op dat de minister dit wil hervormen zodat het voor iedereen beschikbaar is. Personen die recht hebben op een bedrijfswagen, moeten dit automatisch door de werkgever krijgen. Hij vraagt naar de budgettaire impact

Comment le ministre fera-t-il mieux que son prédécesseur pour le transport de marchandises, compte tenu de l'objectif ambitieux de doubler le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030?

M. Troosters aborde ensuite plusieurs sujets qu'il juge importants. Il évoque l'accessibilité du rail et se réjouit que le ministre souhaite raccourcir les délais de réservation. Il espère que cela se fera rapidement et efficacement. Il est en revanche moins satisfait de l'ambition de rendre 176 gares entièrement accessibles d'ici 2032. En effet, il considère que cet objectif est insuffisant compte tenu des plans précédents visant à rendre 154 gares accessibles d'ici la fin 2024.

Le ministre continuera-t-il à accorder des subventions aux opérateurs de trains de nuit, comme l'a fait son prédécesseur? L'intervenant évoque des subventions de l'ordre de deux millions d'euros par an, et indique que leur octroi était subordonné à des conditions minimales à remplir. Il souligne que la liaison ferroviaire de nuit Bruxelles-Berlin a été supprimée trois mois seulement après l'expiration des subventions, fin 2024. Que compte faire le ministre à ce sujet?

L'intervenant souligne l'importance des liaisons ferroviaires transfrontalières, en particulier de la Flandre vers les Pays-Bas. Il fait observer que la Flandre ne dispose que d'une seule liaison ferroviaire transfrontalière internationale, alors que la Wallonie en compte sept. Il évoque le projet Rhin d'acier et le projet Hamont-Weert, qui peuvent être réalisés à court terme, et il espère qu'au lieu de se borner à discuter, des mesures concrètes seront prises.

Quand la réactivation de la ligne 20 Hasselt-Maastricht sera-t-elle remise à l'agenda politique? L'orateur regrette que les partis flamands de la majorité continuent de bloquer toute progression en direction de la frontière située à l'est du pays. Il appelle à faire preuve de responsabilité politique afin de remettre en service cette ligne de chemin de fer.

M. Troosters évoque également la décision récente de la SNCB de quitter la plate-forme X. Il trouve cela désolant, d'autant que cette plate-forme garantit la liberté d'expression et de communication. Il affirme que la SNCB est déjà confrontée à de nombreux problèmes et qu'il est utile de communiquer à ce sujet. Qu'en pense le ministre?

En ce qui concerne le budget mobilité, M. Troosters relève que le ministre souhaite le réformer pour le rendre accessible à tous. L'employeur devra proposer ce budget mobilité automatiquement aux personnes qui ont droit à une voiture de société. Le membre demande

van deze hervorming en of er al binnen de regering of met de minister van financiën overleg is gepleegd hierover. Op welke wijze zullen de werkgeversorganisaties bij de hervorming worden betrokken?

De minister wil ook een kilometervergoeding voor fietsers onderzoeken, inclusief een systeem om het te monitoren en te koppelen aan een belastingvoordeel. Wat voor een controle- of monitorsysteem heeft de minister in gedachten? Wat zal bovendien de ecologische mobiliteitsimpact zijn?

De definitie van de zogenaamde “fake hybride” wagens zal worden herbekeken en er zal worden onderzocht welke maatregelen enkel plug-inhybrides die worden opgeladen kunnen begunstigen. Zullen de “fake hybrides” dan financieel worden gestraft? Op welke wijze? Zal er overleg zijn met de automobielsector of de werkgeversorganisaties?

De heer Troosters bespreekt vervolgens de verkeersveiligheid en de *All4Zero* ambitie van de minister, ook al zal het allicht onmogelijk zijn om effectief nul verkeersdoden te hebben. Hij onderschrijft het principe van het harder bestraffen van (zware) recidivegevallen die ernstige feiten plegen, maar niet de zogenaamde brave automobilist die per ongeluk een kleine overtreding maakt. Hij ziet dat de klemtoon zal liggen op gedragsverandering en samenwerking met regionale en andere partners. Er zal een Zesde Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid worden ingeroepen en een Tweede Federaal Plan Verkeersveiligheid worden opgesteld. De spreker vraagt naar de timing en de concrete maatregelen die in deze laatste zullen worden opgenomen.

Een ander belangrijk element is handhaving. Tijdens de hoorzittingen in deze commissie, lieten specialisten verstaan dat regelgeving zonder handhaving nutteloos is. De minister wil een eengemaakte databank organiseren, die zal starten vanuit de huidige Mach-databank van de FOD Justitie, met bijdragen van de FOD Mobiliteit en integratie van de GAS-5 sancties van Vlaanderen. Is er al een plan van aanpak en een timing, en wat zullen de budgettaire consequenties zijn?

De spreker merkt op dat er geen rijbewijs met punten komt, ondanks dat sommige partijen de indruk wekken dat ze dat wel hebben binnengehaald. Hij vindt dat een politierechter, die alle elementen in een dossier kent, beter geplaatst is om een straf uit te spreken dan politici.

In het kader van de toename van het gebruik van verdovende middelen in het verkeer en de noodzaak

quel sera l'impact budgétaire de cette réforme et si des concertations ont déjà eu lieu au sein du gouvernement ou avec le ministre des Finances à ce sujet. Comment les organisations patronales seront-elles associées à la réforme?

Le ministre souhaite également se pencher sur l'indemnité kilométrique vélo et la mise en place d'un système de suivi pour accorder l'avantage fiscal. Quel système de contrôle ou de suivi le ministre envisage-t-il? En outre, quel sera l'impact de cette mesure sur la mobilité écologique?

La définition des voitures dites “fake hybrides” ou “fausses hybrides” sera réexaminée et le ministre étudiera les possibilités de favoriser uniquement les plug-in hybrides qui sont rechargées. Les “fausses hybrides” seront-elles donc pénalisées financièrement? De quelle manière? Des concertations auront-elles lieu avec le secteur automobile et les organisations patronales?

M. Troosters évoque ensuite la sécurité routière et le projet *All4Zero* du ministre, même s'il sera probablement impossible qu'il n'y ait effectivement plus aucun mort sur nos routes. Il approuve le principe de punir plus sévèrement les infractions graves en cas de récidive, plutôt que le “bon conducteur” qui commet accidentellement une infraction mineure. Il constate que l'accent sera mis sur le changement de comportement et sur la collaboration avec les partenaires régionaux et autres. Une sixième édition des États généraux pour la sécurité routière sera organisée et un deuxième plan fédéral de la sécurité routière sera élaboré. L'orateur s'interroge sur le calendrier prévu et sur les mesures concrètes que ce plan fédéral contiendra.

L'application de la législation est un autre élément important. Lors des auditions organisées par cette commission, les spécialistes ont laissé entendre qu'une réglementation qui n'est pas appliquée est inutile. Le ministre entend mettre en place une banque de données unifiée, qui se basera sur l'actuelle banque de données Mach du SPF Justice, à laquelle le SPF Mobilité collaborera et dans laquelle figureront les SAC 5 flamandes. Existe-t-il déjà un plan d'action et un calendrier, et quelles seront les conséquences budgétaires de cette mesure?

L'intervenant souligne qu'il n'y aura pas de permis de conduire à points, même si certains partis donnent l'impression que tel sera le cas grâce à eux. Il estime qu'un juge de police, qui connaît tous les éléments d'une affaire, est davantage à même de statuer sur la peine que les décideurs politiques.

Compte tenu de l'augmentation de l'usage de stupéfiants au volant et de la nécessité d'accroître le nombre

om het aantal drugs- en alcoholcontroles te verhogen, beklemtoont de heer Troosters het belang van de registratie van alle uitgevoerde tests, ook door lokale politiezones, om de pakkans te verhogen. Hij vraagt of er werk zal worden gemaakt van verplichte registratie in overleg met de minister van Binnenlandse Zaken en welke timing hiervoor geldt. Zullen er compenserende maatregelen genomen worden om de administratieve last voor lokale politiezones te verlichten?

De minister stelt voor om drugs- en alcoholtests ook door andere instanties, zoals de douane, te laten afnemen. De spreker vraagt of hierover al overleg is gepleegd en hoe en wanneer dit zal worden gerealiseerd. Wie zal instaan voor de registratie van de door hen afgenomen testen en hebben zij de capaciteit hiervoor?

Verder bespreekt hij strengere straffen voor rijden zonder rijbewijs, zonder technische keuring en zonder verzekering. De minister kondigt aan dat slimme camera's zullen worden ingezet om overtredingen zoals verplichte gordeldracht en gsm-gebruik te detecteren. Zal het KB verder worden uitgebreid om andere overtredingen binnen de wagen in het vizier te nemen?

De spreker bespreekt de aanpak van buitenlandse overtreders en de uitrol van nieuwe veiligheidssystemen. Hij pleit voor het verplichten van alarmsystemen voor kinderzitjes, zoals in Italië al het geval is en vraagt de minister om dit voorstel te bekijken en aan te kaarten binnen de internationale werkgroepen (*Global Forum for Road Traffic Safety, World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations*).

Wat betreft het wegvervoer gaat de heer Troosters kort in op de bestrijding van sociale dumping. Hij verwijst naar de recente oproep van een transportvakbond voor meer controleurs en strengere straffen voor overtreders. Er is al jaren sprake van sociale dumping en er zijn dringend maatregelen nodig. Hij vraagt naar de uitvoering van het samenwerkingsprotocol van december 2023 tussen de FOD Mobiliteit en de Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (SIOD) van de FOD Werkgelegenheid. Welke timing mogen we verwachten voor de uitvoering van meervoudige, multidisciplinaire controles? Op welke wijze zal er snel beterschap komen?

De heer Troosters rondt af met het luchtverkeer. Hij verwijst naar de vele legislatures van praatgroepen en analyses over de ontwikkeling van een vliegwet. Hij vraagt naar de concrete timing van de aanbevelingen die de

de tests d'alcoolémie et de dépistage des drogues, M. Troosters souligne l'importance d'enregistrer tous les tests réalisés, y compris par les zones de police locales, afin d'augmenter l'efficacité. Il demande si l'enregistrement obligatoire sera mis en œuvre de concert avec le ministre de l'Intérieur, et quel est le calendrier prévu. Des mesures compensatoires seront-elles prises pour alléger la charge administrative qui pèse sur les zones de police locales?

Le ministre propose que les tests d'alcoolémie et de dépistage des drogues soient également réalisés par d'autres instances, telles que les douanes. Des concertations ont-elles déjà été menées à ce sujet? Quand et comment cette mesure sera-t-elle mise en œuvre? Qui sera responsable de l'enregistrement des tests qui seront réalisés par les douanes? Celles-ci disposent-elles de la capacité nécessaire?

Il évoque également les sanctions plus sévères en cas de défaut de permis de conduire, de contrôle technique et d'assurance. Le ministre annonce que des caméras intelligentes seront déployées pour détecter certaines infractions, par exemple en matière de port de la ceinture de sécurité et d'utilisation du téléphone portable. L'AR sera-t-il étendu à d'autres infractions commises à l'intérieur d'un véhicule?

L'intervenant évoque les mesures concernant les auteurs d'infractions étrangers et le déploiement de nouveaux systèmes de sécurité. Il préconise que les sièges pour enfants soient obligatoirement équipés de systèmes d'alerte, comme c'est déjà le cas en Italie, et demande au ministre d'examiner cette question et de la mettre à l'ordre du jour des groupes de travail internationaux (*Global Forum for Road Traffic Safety, World Forum for the Harmonisation of Vehicle Regulations*).

En ce qui concerne le transport routier, M. Troosters évoque brièvement la lutte contre le dumping social. Il fait référence à l'appel lancé récemment par un syndicat de transporteurs en faveur d'une augmentation du nombre d'inspecteurs et de sanctions plus sévères pour les contrevenants. Le dumping social existe déjà depuis de nombreuses années et il est urgent d'agir. Il s'enquiert de la mise en œuvre du protocole de coopération conclu, en décembre 2023, par le SPF Mobilité et le Service d'information et de recherche sociale (SIRS) du SPF Emploi. Quel sera le calendrier de la mise en œuvre de contrôles multiples et pluridisciplinaires? Comment une amélioration rapide pourra-t-elle être obtenue?

M. Troosters conclut en évoquant le trafic aérien. Il se réfère aux nombreux groupes de discussion et aux multiples analyses concernant l'adoption d'une "loi aérienne", sous les législatures précédentes. Il demande

nieuwe werkgroep, onder leiding van de minister en met betrokkenheid van de eerste minister, zal voorleggen aan de regering. Wat heeft de minister voor ogen om nog deze legislatuur aan de regering te presenteren? Zal de minister werk maken van een gegarandeerde dienstverlening voor stakingen binnen de luchtvaartsector, zoals bijvoorbeeld bij skeyes? Hoe en welke timing voorziet de minister hiervoor?

De heer Gilles Foret (MR) feliciteert minister Crucke met zijn aantreden en bedankt hem voor zijn uitvoerige beleidsverklaring. Hij stelt het op prijs dat de regering wil inzetten op duurzamere, veiligere en doeltreffendere mobiliteit, met aandacht voor klimaat, energie en economie. De spreker benadrukt het belang van een krachtenbundeling met de gewestelijke en de private spelers op het gebied van mobiliteit, teneinde dit beleid op verschillende niveaus uit te voeren. Hij wijst ook op de mogelijkheden die nieuwe technologieën bieden om de mobiliteit van de burgers te verbeteren, onder meer kunstmatige intelligentie en data.

De MR-fractie staat volledig achter de modernisering van de spoorwegen en de verbetering van de spoordiensten, maar dringt tegelijkertijd aan op een doeltreffend beheer van de middelen. De heer Foret is ingenomen met de plannen van de regering om het treingebruik tegen 2032 met 30 % te verhogen, om een stiptheidscijfer van meer dan 90 % te bereiken en om de helft van het rollend materieel te vernieuwen. Hij benadrukt echter dat die ambities een nauwkeurig bestuur en concrete maatregelen vereisen, om chronische vertragingen en de afschaffing van treinen te voorkomen. De spreker brengt ook in herinnering dat een gegarandeerde dienstverlening heel belangrijk is om de continuïteit van de openbare dienstverlening te waarborgen, met name bij stakingen.

De spreker is ingenomen met de doelstelling om tegen 2030 het aantal per spoor vervoerde goederen te verdubbelen. Hij onderstreept dat daartoe meerdere obstakels uit de weg moeten worden geruimd, met name door de toegang per spoor tot de havens, de luchthavens en de logistieke platforms te vergemakkelijken. Een betere intermodaliteit is essentieel om verzadiging op de weg te voorkomen en de milieudoelstellingen te bereiken.

De heer Foret wijst erop dat de liberalisering van het spoorwegvervoer na 2032 moet worden voorbereid, met een visie op openbare dienstverlening en een gewaarborgde continuïteit van de dienstverlening. Hij verwacht van de regering een duidelijk stappenplan teneinde op die deadline te anticiperen en zich er zo snel mogelijk op voor te bereiden.

quand le nouveau groupe de travail, dirigé par le ministre et auquel participera le premier ministre, adressera ses recommandations au gouvernement. Quels sont les projets que le ministre a l'intention de soumettre au gouvernement avant la fin de cette législature? Le ministre va-t-il œuvrer en faveur d'un service garanti en cas de grève dans le secteur de l'aviation, pouvant par exemple affecter skeyes? Quelles modalités et quel calendrier a-t-il prévus?

M. Gilles Foret (MR) commence par remercier et féliciter le ministre Crucke pour sa prise de fonction et son exposé d'orientation politique exhaustif. Il apprécie l'ambition du gouvernement en faveur d'une mobilité plus durable, plus sûre et plus efficace, intégrant les enjeux climatiques, énergétiques et économiques. L'orateur souligne l'importance d'associer les acteurs régionaux et privés de la mobilité pour mener ces politiques à différents échelons. Il met également en avant les opportunités offertes par les nouvelles technologies, telles que l'intelligence artificielle et les données, pour améliorer la mobilité au service des citoyens.

Le groupe MR soutient pleinement la modernisation du rail et l'amélioration de l'offre ferroviaire, tout en insistant sur la gestion efficace des ressources. M. Foret salue la volonté du gouvernement d'augmenter de 30 % le nombre de voyageurs d'ici 2032, d'atteindre un taux de ponctualité supérieur à 90 % et de renouveler la moitié du matériel roulant. Cependant, il souligne que ces ambitions nécessitent une gouvernance rigoureuse et des mesures concrètes pour éviter les retards chroniques et les suppressions de trains. Il rappelle également l'importance de la mise en œuvre du service garanti pour assurer une continuité du service public ferroviaire, surtout en période de grève.

Sur le plan du fret ferroviaire, l'orateur soutient l'objectif de doubler le volume de marchandises transportées d'ici 2030. Il insiste sur la nécessité de lever plusieurs obstacles, notamment en facilitant l'accès ferroviaire aux ports, aux aéroports et aux plateformes logistiques. Une meilleure intermodalité est essentielle pour éviter la saturation routière et atteindre les objectifs environnementaux.

M. Foret rappelle la nécessité de préparer la libéralisation du transport ferroviaire des voyageurs après 2032, avec une vision de service public et en garantissant la continuité des prestations. Il attend du gouvernement une feuille de route claire pour anticiper cette échéance et la préparer au plus vite.

Tot slot steunt hij de maatregelen en acties van de regering om de veiligheid in en rond de grote stations en de stations over het algemeen te verbeteren en hij benadrukt het belang van samenwerking met de lokale autoriteiten om veiligheidsproblemen op te lossen.

De spreker stelt meerdere vragen over de stiptheid en het aantal afgeschafte treinen, de geplande maatregelen op middellange en korte termijn, de methodologie voor het prioriteren van de spoorinvesteringen en de maatregelen om de toename van het goederenvervoer per spoor te ondersteunen. Hij prijst ook het voornemen om een Raadgevend Comité voor het Goederenvervoer per Spoor (RCGS) op te richten, waarbij de belanghebbers worden betrokken.

De heer Foret gaat vervolgens in op de verkeersveiligheid. Hij steunt de doelstelling om het aantal verkeersongevallen drastisch terug te dringen en is ingenomen met de maatregelen om recidive tegen te gaan. De spreker benadrukt het belang van meer controles om zo de norm daadwerkelijk te doen naleven, met name wat rijden onder invloed van alcohol en drugs betreft, aangezien dat dramatische gevolgen heeft voor het gedrag en vaak de oorzaak is van ongevallen.

De spreker verzoekt om toelichting over de nieuwe technologieën die de minister beoogt te gebruiken om de verkeersveiligheid te verbeteren, met name intelligente camera's en kunstmatige intelligentie. Hij vraagt hoe die technologieën zullen worden gebruikt en hoe de partnerschappen en bevoegdheden in België zullen worden benut. De spreker vindt het belangrijk dat recidivegevallen nauwlettend in de gaten worden gehouden en dat de recidivistendatabank toegankelijk wordt voor wie belast is met de naleving van de regelgeving en de handhaving.

De heer Foret gaat in op de daadwerkelijke vervolging van buitenlandse overtredders en onderstreept dat de bestaande samenwerkingsprocessen aan een herziening toe zijn, om ervoor te zorgen dat al wie België doorkruist de normen naleeft.

De spreker vraagt hoe de minister de strijd tegen sociale dumping in het wegvervoer beoogt op te voeren.

Inzake stadsmobiliteit en alternatief vervoer is de heer Foret voorstander van een multimodale mobiliteit die is aangepast aan de behoeften van de burgers, zonder vervoerswijzen tegen elkaar op te zetten. Hij benadrukt dat eenieder vrij zou moeten zijn om het vervoermiddel te kiezen dat het best past bij zijn behoeften. Hij verzoekt om toelichting over de concrete investeringen om fietsinfrastructuur te ontwikkelen en fietsdiefstal

Enfin, il soutient les mesures et actions du gouvernement pour renforcer la sécurité dans et autour des grandes gares, ainsi que des gares en général, et souligne l'importance de collaborer avec les autorités locales pour résoudre les problèmes de sécurité.

L'orateur pose plusieurs questions concernant la ponctualité et les trains supprimés, les mesures envisagées à moyen et court terme, la méthodologie pour prioriser les investissements dans le ferroviaire, et les mesures pour soutenir l'augmentation du fret ferroviaire. Il félicite également l'initiative de constituer un comité consultatif pour le fret ferroviaire, impliquant les acteurs concernés.

M. Foret continue en abordant la sécurité routière. Il partage l'objectif de réduction drastique des accidents de la route et salue les mesures contre la récidive. Il souligne l'importance d'améliorer les contrôles et de rendre la norme plus effective, notamment pour lutter contre la conduite sous influence de l'alcool et de la drogue, qui a des conséquences dramatiques sur les comportements et les accidents.

L'orateur demande des précisions sur les nouvelles technologies que le ministre compte utiliser pour améliorer la sécurité routière, notamment les caméras intelligentes et l'intelligence artificielle. Il souhaite savoir comment ces technologies seront utilisées et comment les partenariats et compétences en Belgique seront exploités. Il insiste sur l'importance de suivre les comportements de récidive et de rendre la base de données accessible aux acteurs chargés de contrôler et d'appliquer les règlements.

M. Foret aborde la poursuite réelle des contrevenants étrangers et souligne l'importance de revoir les processus de coopération existants pour garantir que tous ceux qui traversent la Belgique respectent les normes.

L'orateur demande comment le ministre compte renforcer la lutte contre le dumping social dans le transport routier.

En ce qui concerne la mobilité urbaine et les transports alternatifs, M. Foret soutient une mobilité multimodale adaptée aux besoins des citoyens, sans opposer les modes de transport. Il insiste sur la liberté de choisir son mode de transport en fonction de ses besoins. Il demande des précisions sur les investissements concrets pour le développement des infrastructures cyclables et la lutte contre le vol de vélo, ainsi que sur les mesures

tegen te gaan, evenals over de maatregelen om de intermodaliteit tussen de fiets, de trein en de andere openbaar-vervoersmodi te vergemakkelijken. De spreker vraagt ook nog welke fiscale stimulansen in uitzicht worden gesteld om carpooling en de sociale leasing van elektrische voertuigen aan te moedigen.

Tot slot heeft de heer Foret het over het voorstedelijke S-netwerk. Hij benadrukt dat dit netwerk steeds belangrijker wordt voor burgers die gebruikmaken van het vervoer in de stad. Hij vindt dat de vooruitgang die onder minister Bellot is geboekt, zoals met de Citypass en het Angélique-netwerk, moet worden geconsolideerd. Het is belangrijk om dat netwerk te promoten en te ondersteunen in samenwerking met de lokale overheden.

De MR-Fractie pleit voor een evenwicht tussen de economische ontwikkeling van de luchthavens en de beperking van de geluidshinder. De spreker steunt het initiatief van de werkgroep om vliegroutes te reguleren en economische en milieubelangen beter met elkaar te verzoenen. Tegelijk roept hij op tot volledige transparantie in de besluitvorming en systematische betrokkenheid van de belanghebbenden – ook de burgers.

De heer Foret steunt de geplande ontwikkelingen rond autonome voertuigen en drones. Hij vindt het belangrijk dat in samenwerking met alle belanghebbenden een regelgevend kader wordt uitgewerkt. Autonome voertuigen bieden veel mogelijkheden op het vlak van veiligheid en vlot verkeer en het is van cruciaal belang om dit keerpunt succesvol te nemen.

Hij wil graag meer duidelijkheid over de onafhankelijke instantie voor geluidshinder die overeenkomstig een Europese verordening verplicht is geworden en over de geplande regelgevende maatregelen voor de inzet van drones. Hij vermeldt het bezoek van de commissieleden aan Skeyes en de interessante ontwikkelingen in deze organisatie.

Tot slot vraagt hij hoe de minister het concurrentievermogen van het vrachtvervoer over zee denkt te versterken, met inachtneming van de milieuverbintenissen.

De heer Foret geeft aan dat de MR-fractie tijdens de hele legislatuur waakzaam zal blijven en het mobiliteitsbeleid van de regering zal steunen. Het vormt namelijk een hefboom voor economische efficiëntie, ecologische transitie en openbare veiligheid. De MR-Fractie zal samenwerken met de regering om positieve resultaten te behalen.

De heer Dimitri Legasse (PS) vindt dat de beleidsverklaring van de nieuwe minister van Mobiliteit niet veel

pour faciliter l'intermodalité entre le vélo, le train et les transports publics. Il souhaite également connaître les incitations fiscales pour encourager le covoiturage et la leasing social des véhicules électriques.

Enfin, M. Foret aborde le réseau S suburbain, soulignant son importance croissante pour les citoyens utilisant le transport en milieu urbain. Il insiste sur la nécessité de consolider les avancées réalisées sous le ministre Bellot, notamment avec le Citypass et le réseau Angélique, et de promouvoir et soutenir ce réseau en collaboration avec les autorités locales.

Le groupe MR défend un équilibre entre le développement économique des aéroports et la réduction des nuisances sonores. L'orateur soutient l'initiative du groupe de travail visant à encadrer les routes aériennes et à mieux concilier les intérêts économiques et environnementaux, tout en demandant une transparence totale dans la prise des décisions et une implication systématique des parties prenantes, y compris des citoyens.

Au niveau des véhicules autonomes, M. Foret soutient les développements prévus ainsi que ceux concernant les drones. Il souligne l'importance de mettre en place un cadre réglementaire en collaboration avec tous les acteurs du territoire. Les véhicules autonomes représentent une opportunité majeure en termes de sécurité et de fluidité du trafic, et il est crucial de réussir ce tournant.

Il demande des précisions sur l'autorité indépendante des nuisances sonores rendues obligatoires par un règlement européen et sur les mesures réglementaires prévues pour encadrer le déploiement des drones. Il mentionne la visite des membres de la commission chez Skeyes et l'évolution intéressante de cette organisation.

Enfin, il aborde la compétitivité du fret maritime et demande comment le ministre compte renforcer celle-ci tout en respectant les engagements environnementaux.

M. Foret conclut en affirmant que le groupe MR restera vigilant tout au long de la législature et soutiendra les actions du gouvernement en matière de mobilité: un levier d'efficacité économique, de transition écologique et de sécurité publique. Il assure que le groupe MR travaillera aux côtés du gouvernement pour obtenir des résultats positifs.

M. Dimitri Legasse (PS) ne trouve pas que l'exposé d'orientation politique du nouveau ministre de la Mobilité

verschilt van die van zijn voorganger, al zijn er enkele nuances, vooral op het vlak van financiële middelen.

Wat het spoorverkeer betreft, zijn er wel verschillen, zoals de afschaffing van stopplaatsen en zelfs van stations en lijnen. Zal dat de mensen ertoe aanzetten de trein te nemen?

De minister kondigt aan dat hij zijn verbintenissen zal nakomen en zijn schouders zal zetten onder de modal shift naar spoorvervoer, wat hij als een essentiële doelstelling beschouwt. Hoe zal hij dat verwezenlijken, gezien de beoogde besparingen? Welke accenten zal hij leggen? Valt te vrezen dat de landelijke gebieden en de werknemers in de kou blijven staan?

Het lid dringt aan op een kwaliteitsvol dienstenaanbod en de mogelijkheid voor de reizigers om hun ticket ook op een andere manier dan via een mobiele app te kopen.

De focus op een vraag- in plaats van aanbodgestuurde dienstverlening is zorgwekkend, net als de communautaire aanpak met een verdeelsleutel ten nadele van het Waals Gewest.

Kan de minister meer uitleg geven over de openbare spoorwegdienst in een geliberaliseerde markt? De vrees bestaat dat de reizigers en de werknemers de dupe zullen worden van die situatie en van de nieuwe arbeidsorganisatie die op til is binnen de onderneming.

Het statuut staat onder druk en er zijn protestacties gepland. Het is belangrijk de vakbonden te horen en te begrijpen. De pensioenvoorwaarden worden strenger en de pensioenleeftijd wordt verhoogd. Dat is niet bepaald een aangenaam vooruitzicht voor het spoorwegpersoneel. Het is nochtans niet eenvoudig om personeel aan te trekken, vooral in het Vlaams Gewest. Bereidt de regering op die manier de toekomst voor?

Er rijzen ook vragen over de veiligheid, met name betreffende de agressie jegens het spoorwegpersoneel. Bodycams zijn een gedeeltelijke oplossing, maar moeten er niet vooral meer Securail-medewerkers komen? Wat is de toekomst van de veiligheidsdiensten van de NMBS en hoe ziet de minister de reorganisatie die hij aankondigt?

Het lid vraagt zich voorts af of het spoor echt voor iedereen toegankelijk zal blijven. Waaruit zal de modernisering van de tarifiering bestaan? Wat bedoelt de minister met de "rationalisering van het aantal vrijstellingen van betaling of kortingen"? Welke maatregelen

diffère beaucoup de celui de son prédécesseur, certes, avec des nuances, notamment au niveau des moyens financiers.

Il n'empêche qu'il y a, pour ce qui est du rail, des différences, comme la suppression de points d'arrêt sur les lignes ferroviaires, voire de gares et de lignes. Cela permettra-t-il de favoriser les déplacements en train?

Le ministre annonce qu'il respectera les engagements et soutiendra le shift modal en faveur du train, qu'il considère comme un objectif primordial. Comment va-t-il l'atteindre, compte tenu des économies envisagées? Quels seront les accents qu'il mettra? faut-il craindre une trahison des zones rurales et des travailleurs?

Le membre insiste sur l'offre d'un service de qualité avec la possibilité pour le voyageur d'acheter son billet autrement que par des applications informatiques sur un téléphone portable.

La focalisation sur un service basé sur la demande plutôt que l'offre porte à inquiétude, de même que l'approche communautaire avec une clé de répartition au détriment de la Région wallonne.

Le ministre peut-il s'expliquer davantage sur le service public ferroviaire dans un marché libéralisé? Il est à craindre que les usagers et les travailleurs feront les frais de cette situation et de la situation nouvelle qui se prépare quant à l'organisation du travail au sein de l'entreprise.

Le statut est sous pression et des protestations sont prévues. Il est important d'écouter et de comprendre les syndicats. Les conditions de pension se durcissent et l'âge de la retraite est reculé. Ce programme n'est guère plaisant pour les travailleurs du rail. Pourtant, il est difficile de recruter du personnel, notamment en Région flamande. Est-ce ainsi que l'on prépare l'avenir?

La sécurité appelle également des questions, notamment le problème des agressions contre le personnel ferroviaire. Les caméras-piétons sont une solution partielle, mais ne faut-il pas surtout augmenter les effectifs de Securail? Quel est d'ailleurs l'avenir du service de sécurité de la SNCB et comment le ministre voit-il la réorganisation qu'il présente?

Le membre se demande par ailleurs si le rail restera réellement accessible à tous. En quoi consiste la modernisation de la tarification? Que signifie la "rationalisation de l'exemption de paiement et de remise"? Quelles seront les mesures du ministre pour augmenter l'attractivité du

zal de minister nemen om de trein aantrekkelijker te maken, inzonderheid voor senioren? Hoe zal hij ervoor zorgen dat voor een intermodale verplaatsing slechts één vervoersticket moet worden gekocht? Hoe kunnen de stations en de treinen toegankelijker worden gemaakt? In slechts weinig stations wordt assistentie geboden, en dan nog enkel via reservering. Welke plannen heeft de minister met de stations en dan vooral met de leegstaande stationsgebouwen? Wat met reizigers die hun ticket niet online kopen?

De spreker hamert erop dat reizigers een vervoersticket moeten kunnen kopen of gemakkelijk een reservering moeten kunnen doen zonder dat ze daarvoor een computer dienen te gebruiken of dat in een winkel moeten doen.

Tegen wanneer mogen de treinreizigers hopen op een oplossing voor de witte vlekken? Welk tijdpad wordt vooropgesteld om overal in stabiele informatica-verbindingen te voorzien?

Wat is de visie van de minister op de ecologische transitie? Hoe wil hij de uitbouw van het nachttreinen-net ondersteunen? Wat met het goederenvervoer? Wat met zelfrijdende treinen? In welke mate kan de trein het vliegtuig vervangen? En hoe kunnen de spoorverbindingen van en naar de luchthavens worden verbeterd?

Wat de luchtvaart betreft, meldt de Ombudsdienst van de Federale regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal dat in 2024 duizend vluchten werden betwist en dat er 37.000 klachten zijn geweest in verband met het overvliegen van woongebieden rond de luchthaven van Brussel-Nationaal ([https://www.airportmediation.be/documents/archive/REF %207.450-P %20 Jaarverslag %202.024.pdf](https://www.airportmediation.be/documents/archive/REF%207.450-P%20Jaarverslag%202.024.pdf)). Daarmee zal rekening moeten worden gehouden bij de uitwerking van nieuwe vluchtschema's. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de geluidsoverlast voor de bevolking in het Brussels Hoofdstedelijke Gewest en het Waals Gewest? Mogen die mensen op een verbetering hopen?

Tot slot vergen de doelstellingen inzake een grotere verkeersveiligheid de vrijmaking van voldoende middelen.

Mevrouw Farah Jacquet (PVDA-PTB) benadrukt dat de minister 675 miljoen euro aan besparingen plant, zonder te preciseren hoe hij die zal realiseren. De Infrabel-investeringen zouden echter behouden blijven. Kan de minister dat garanderen? HR Rail zou dan weer worden ontmanteld, waarmee de werknemersrechten op de helling komen te staan. Waarom zou HR Rail niet zelf zijn bevoegdheden kunnen aansturen in plaats van dat

train, notamment pour les seniors? Comment parvenir à l'achat d'un seul titre de transport pour un déplacement intermodal? Comment améliorer l'accessibilité des gares et des trains? Le service d'assistance n'est disponible que dans peu de gares et sur réservation. Quels sont les plans du ministre concernant les gares, en particuliers les "gares vides"? *Quid* des voyageurs qui n'achètent pas leur billet en ligne?

L'intervenant insiste pour que les voyageurs puissent acquérir un titre de transport ou effectuer une réservation avec facilité, sans devoir nécessairement recourir à un ordinateur ou effectuer l'achat dans un commerce.

Quand le problème des zones blanches pour les voyageurs en train sera-t-il résolu? Quel est le calendrier pour mettre en place des connections informatiques stables partout?

Quelle est la vision du ministre sur la transition écologique? Comment entend-il soutenir les trains de nuit? *Quid* du transport de marchandises? Qu'en est-il des trains autonomes? Comment le rail peut-il remplacer l'avion? Et comment améliorer la desserte ferroviaire des aéroports?

Au niveau de l'aviation, le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National rapporte qu'il y a eu mille vols litigieux et 37.000 réclamations en 2024 relativement au survol des zones autour de l'aéroport de Bruxelles-National ([https://www.airportmediation.be/documents/archive/REF%207.449-P%20Rapport%20 Annuel%202.024.pdf](https://www.airportmediation.be/documents/archive/REF%207.449-P%20Rapport%20Annuel%202.024.pdf)). Il va falloir en tenir compte lors de l'élaboration de nouveaux plans de vols. Qu'en est-il des nuisances sonores subies par la population en Région bruxelloise et en Région wallonne? Peut-elle espérer des améliorations?

Enfin, quant aux objectifs visant à renforcer la sécurité routière, il est indispensable de dégager des moyens suffisants.

Mme Farah Jacquet (PVDA-PTB) épingle que le ministre prévoit 675 millions d'économies, mais on ne sait pas comment. En revanche, les investissements Infrabel seraient maintenus. Le ministre peut-il garantir cela? HR Rail en revanche serait démantelé, pour s'attaquer aux droits des travailleurs. Pourquoi HR Rail ne gérerait-elle pas seule ses compétences, plutôt que de voir des systèmes parallèles avec la SNCB et Infrabel,

men parallel met de NMBS en Infrabel systemen opzet die steeds meer procedures vereisen? Het lijkt erop dat men de openbare diensten schade wil toebrengen.

De heer Jannie Haek, voormalig CEO van de NMBS Holding, verklaarde in 2011 dat de opsplitsing van de NMBS en Infrabel tussen de 50 en 100 miljoen euro per jaar kostte, zonder dat daar winst tegenover stond; bovendien is die opsplitsing de voornaamste reden van de treinvertragingen.

De heer François Bellot, voormalig minister van Mobiliteit, heeft in 2019 verklaard dat het gescheiden model NMBS/Infrabel op zijn grenzen was gestoten.

Voor de spreekster is het opnieuw samenvoegen van die entiteiten geen taboe, hoewel ze vaststelt dat de ontmanteling van het spoor wordt voortgezet. HR Rail werd nochtans op vraag van de vakbonden bij de splitsing opgericht om het statuut van de spoorwegbeambten te verdedigen en de sociale dialoog gaande te houden. De nieuwe regering wil echter komaf maken met het eengemaakte statuut, de solidariteit tussen de werknemers tenietdoen en een einde maken aan de sociale dialoog.

De modernisering van het personeelsbeheer belooft niets goeds. Werknemers zullen worden aangeworven met een arbeidsovereenkomst in plaats van in vast dienstverband. Door de uitholling van het statuut van de spoorwegbeambte staat een verworvenheid op de helling, wordt werkzekerheid minder evident met alle gevolgen van dien en wordt de loongelijkheid tussen mannen en vrouwen in het vizier genomen. Komt daar nog bij dat de pensioenhervorming jegens de spoorwegarbeiders onbillijk is en de minister zich ertegen zou moeten verzetten. De spreekster haalt er een artikel uit *l'Echo* van 15 maart 2025 bij: *Grève SNCB: les raisons de la colère des cheminots* (<https://www.lecho.be/economie-politique/belgique/federal/greve-sncb-les-raisons-de-la-colere-des-cheminots/10.598.065.html>). Het personeel getuigt daarin over de veiligheids- en gezondheidsproblemen en over de moeilijke werkomstandigheden en geeft uiting aan zijn ontevredenheid, inzonderheid over de pensioenberekening en de pensioenleeftijd.

De regering valt het sociaal overleg en de vakbonden aan met haar plannen om de raden van bestuur alleen te laten beslissen indien er geen overeenstemming is binnen het nationaal paritair comité. Dat holt de werknemersvertegenwoordiging uit en betekent het einde van het sociaal overleg. Die evolutie is zorgwekkend. Vroeger hadden de vakbonden stemrecht in de raden van bestuur, maar dat is inmiddels afgeschaft. Daarna werden ze uit de raad van bestuur gezet. En nu zullen de raden van bestuur zelf beslissen. Dat zal het einde

multipliant ainsi les procédures? Il semblerait que le but est de porter préjudice au service public.

M. Jannie Haek, ancien CEO de la SNCB Holding, a déclaré en 2011 que la scission de la SNCB et d'Infrabel coûtait entre 50 et 100 millions d'euros par an, sans apporter de bénéfices en retour, et qu'elle est par ailleurs la principale cause du retard des trains.

M. François Bellot, ancien ministre de la Mobilité, a soutenu en 2019 que la limite a été atteinte du modèle séparé entre la SNCB et Infrabel.

Le réintégration n'est pas un tabou pour l'intervenante. Toutefois, le démantèlement du secteur ferroviaire se poursuit. Pourtant, à la demande des syndicats HR Rail a été créé lors de la scission pour défendre le statut du cheminot et préserver le dialogue social, mais le nouveau gouvernement veut briser le statut unique, détruire la solidarité entre les travailleurs et mettre fin au dialogue social.

La modernisation de la gestion du personnel ne promet rien de bon: il s'agit d'embaucher des travailleurs contractuels au détriment du travailleur statutaire. En cassant le statut du cheminot, un acquis du métier est remis en question en termes de sécurité d'emploi, avec les conséquences qui en découlent, et l'égalité salariale entre les hommes et les femmes est attaquée. De surcroît, la réforme des pensions est injuste à l'égard des cheminots et il convient au ministre de s'y opposer. L'intervenante donne lecture d'un article paru dans le journal *l'Echo* du 15 mars 2025: "Grève SNCB: les raisons de la colère des cheminots" (<https://www.lecho.be/economie-politique/belgique/federal/greve-sncb-les-raisons-de-la-colere-des-cheminots/10.598.065.html>). Le personnel y témoigne des problèmes de sécurité ou de santé rencontrés et des conditions de travail pénibles et manifeste son mécontentement, notamment par rapport au calcul de la pension ou à l'âge de la retraite.

Le gouvernement s'attaque à la concertation sociale et aux syndicats, car il est prévu de permettre aux conseils d'administration de décider seuls s'il n'y a pas d'accord au sein de la commission paritaire nationale. Cela rend sans effet la représentation des travailleurs et met un terme à la concertation sociale. L'évolution est inquiétante. Auparavant, les syndicats avaient un droit de vote au sein des conseils d'administration, cela a été supprimé. Ensuite, ils ont été expulsés du conseil d'administration. Et à présent, les conseils d'administration décideront

betekenen van de democratie in een van de grootste overheidsbedrijven van het land.

Kan de minister die plannen bevestigen? Heeft hij contact met de vakbonden? Welke beloften heeft hij hen gedaan?

Ook het stakingsrecht wordt in twijfel getrokken. Is de minister van plan personeel op te vorderen? De gegarandeerde dienstverlening bestaat namelijk al en werkt correct.

HR Rail, de NMBS en Infrabel worden geregeld gerechtelijk veroordeeld voor inbreuken op de sociale wetgeving. Hoe denkt de minister hen zover te krijgen dat ze de regels en normen naleven? Wat vindt hij van de bedrijfswagens die aan de kaderleden worden toegekend?

Hoe zit het met de andere opdrachten van HR Rail? Wat zal er gebeuren met het ziekenfonds en het fonds van de sociale werken, die aanvullende zorg financieren? Hoe zit het met de afdelingen van HR Rail, zoals die welke verantwoordelijk zijn voor de loonschalen en de opleidingen?

Om te besparen, wil de minister HR Rail ontmantelen maar ook andere “rationalisaties” doorvoeren, zonder te specificeren welke. Kan de minister daar meer over zeggen?

Men stapt over van een logica van openbare dienstverlening naar een financiële logica door middel van de sluiting van stations, wat erop neerkomt dat de gebruikers langere trajecten zullen moeten afleggen, vaker gebruik zullen maken van de wagen zo ze er al een hebben – met meer files en vervuiling tot gevolg – en minder tijd zullen overhouden voor hun gezin. Dat druist in tegen een ecologisch beleid, aangezien de kleine lijnen de grote lijnen voeden en het spoor aantrekkelijk maken.

Wat betekent de rationalisering van het aantal kortingen en vrijstellingen van betaling voor de gebruikers? Wie zal voordelen moeten afgeven? En wie zal kunnen profiteren van nieuwe, voordeligere tarieven?

Een andere bezorgdheid is de liberalisering van de spoorwegen. De minister lijkt voorbereidingen te willen treffen om een einde te maken aan het rechtstreekse beheer van het passagiersvervoer door de NMBS en tegelijk de openstelling voor concurrentie op bepaalde trajecten te willen testen. Volgens de minister betekent het openstellen van openbaredienstcontracten voor concurrentie niet het einde van de openbare spoorwegdienst noch de privatisering van de NMBS. Denkt de minister dat echt? Het vervolg is bekend: eerst wordt de liberalisering

seuls. Cela terminera la démocratie dans une des plus grandes entreprises publiques du pays.

Le ministre peut-il confirmer ces projets? A-t-il des contacts avec les syndicats? Quelles promesses leur a-t-il faites?

Le droit de grève est également remis en cause. Le ministre compte-t-il réquisitionner du personnel? Car le service garanti existe déjà et il fonctionne.

HR Rail, la SNCB et Infrabel se voient souvent condamnées en justice pour enfreintes aux lois sociales. Comment le ministre prévoit-il de les amener à respecter les règles ou les normes? Quel est son point de vue sur les voitures de fonction accordées aux cadres.

Qu'en est-il des autres missions d'HR Rail? Que deviendront la mutuelle et le fond des œuvres sociales qui financent des soins complémentaires? *Quid* des départements d'HR Rail, comme ceux qui s'occupent des barèmes ou de la formation?

Pour faire des économies, le ministre veut démanteler HR Rail, mais aussi mettre en place d'autres “rationalisations”, sans préciser lesquelles. Le ministre peut-il en dire plus?

On passe d'une logique de service public à une logique financière, avec des fermetures de gares, ce qui entraînera des trajets plus longs pour les usagers, un recours plus important à la voiture pour ceux qui en ont une – avec plus d'embouteillages et de pollution –, et une réduction du temps passé en famille. Cela s'oppose à une politique écologique, car les petites lignes alimentent les grandes et rendent attractif le rail.

Quant aux usagers, que signifie la rationalisation du nombre de réductions et d'exemptions de paiement? Qui va perdre des avantages? Et qui pourra bénéficier de nouveaux tarifs plus avantageux?

Un autre point préoccupant est la libéralisation du rail. Le ministre a l'air de vouloir préparer la fin de la gestion directe du transport des voyageurs par la SNCB, et de vouloir tester la mise en concurrence de certains trajets en même temps. Selon le ministre, la mise en concurrence des contrats de service public ne signifie pas la fin du service public ferroviaire ni la privatisation de la SNCB. Est-ce vraiment ce qu'il pense? La suite est connue: au début, on prépare la libéralisation, puis on privatise petit à petit, et, enfin, l'État se retrouve

voorbereid, vervolgens wordt de privatisering geleidelijk ingevoerd en uiteindelijk staat de Staat machteloos om het welzijn van de burgers te garanderen. De gebruikers en de werknemers zijn de verliezers in dit verhaal. Enkel de aandeelhouders profiteren ervan. Een dergelijk model werkt niet. Dat blijkt uit het voorbeeld van het Verenigd Koninkrijk, waar men nu terugkomt op de privatisering omdat die voor iedereen op een ramp is uitgedraaid. Is dat het plan voor België?

Wat het goederenvervoer betreft, stelt de minister voor om nieuwe financiering en nieuwe steun voor de private operatoren te vinden en tegelijk de concurrentie te vergroten. Dat lijkt op het beleid dat tot nu toe niet heeft gewerkt. Met de privatisering van Lineas werd 15 jaar geleden een toename van het vrachtvervoer beloofd, maar het resultaat was een stagnatie van de vervoerde volumes, gevolgd door een daling de voorbije jaren. De resultaten bevinden zich vandaag op het laagste niveau sinds 2017. Waarom doorgaan met een model dat niet werkt?

Wat is de minister van plan te doen aan de consultancykosten? Volgens een studie van Medor liepen die tussen 2020 en 2022 op tot 612 miljoen euro en zijn de bedrijven die daar voordeel van trekken multinationals als McKinsey en Hudson. Maar welke resultaten leverde dat op? Alternatieve verloningen zoals het NRP die de sociale zekerheid verzwakken. Zal de minister een einde maken aan die consultancyopdrachten en bepaalde taken internaliseren? Zo ja, welke?

Hoe zit het met de parkings in de stations? Op sommige plaatsen kost de parking 8 euro per dag met abonnement en 17 euro zonder abonnement. Denkt de minister echt dat hij met dermate hoge prijzen de mensen zal aanmoedigen de trein te nemen? Door kleine stations te sluiten, zullen de gebruikers verplicht zijn om in grotere, en dus duurdere, parkings te parkeren, wat een nieuwe kostenpost zal betekenen voor de werknemers.

Welke maatregelen zal de minister nemen om het treinaanbod 's ochtends vroeg en 's avonds laat te verbeteren? Om rijden onder invloed tegen te gaan, moeten er ook alternatieven worden geboden voor de auto.

Wat de wifi in de treinen betreft, beweert de minister dat die niet beschikbaar zal zijn tijdens deze legislatuur. Maar betekent zulks dat er niet eens een proefproject in die zin zal komen? Het lijkt gemakkelijker proefprojecten te lanceren om de concurrentie te doen spelen dan om een simpele wifiverbinding in de treinen te installeren.

sans pouvoir pour garantir le bien-être des citoyens. Et dans tout ça, ce sont les usagers et les travailleurs qui perdent. Seuls les actionnaires en bénéficient. Ce modèle ne fonctionne pas, comme le montre l'exemple du Royaume-Uni, où ils reviennent sur la privatisation, car c'était catastrophique pour tout le monde. Est-ce ce le projet pour la Belgique?

Concernant le transport de fret, le ministre propose de trouver de nouveaux financements et de nouvelles aides pour les opérateurs privés, tout en augmentant la concurrence. Cela ressemble à la même politique qui n'a pas fonctionné jusqu'à présent. Une hausse du transport de fret, avec la privatisation de Lineas, avait été promise il y a 15 ans, mais ce qu'on a vu, c'est une stagnation des volumes transportés, puis une baisse ces dernières années. Aujourd'hui, les résultats sont au plus bas depuis 2017. Pourquoi continuer avec ce modèle qui ne fonctionne pas?

Que compte faire le ministre par rapport aux frais de consultance? Selon une étude de Medor, la consultance a coûté 612 millions d'euros entre 2020 et 2022, et les entreprises qui en bénéficient sont des multinationales comme McKinsey et Hudson. Pour quel résultat? Des rémunérations alternatives comme le NRP qui affaiblissent la sécurité sociale. Le ministre s'engage-t-il à mettre fin à ces missions de consultance et à internaliser certaines tâches? Si oui, lesquelles?

Qu'en est-il des parkings dans les gares? À certains endroits, le prix est de 8 euros par jour avec un abonnement et 17 sans. Le ministre pense-t-il vraiment encourager le public à prendre le train avec des prix aussi élevés? En fermant des petites gares, les usagers seront obligés de se garer dans des parkings plus grands, donc plus chers, ce qui représentera un nouveau coût pour les travailleurs.

Quelles mesures le ministre va-t-il prendre pour améliorer l'offre de trains tôt le matin et tard le soir? Pour lutter contre l'alcool au volant, il est aussi nécessaire de proposer des alternatives au transport automobile.

Concernant le Wi-Fi dans les trains, le ministre soutient que cela ne sera pas disponible durant cette législature. Mais cela signifie-t-il qu'il n'y aura même pas de projet pilote en ce sens? Il semble plus facile de lancer des projets pilotes pour ouvrir la concurrence que d'installer un simple Wi-Fi dans les trains.

Wat is de minister van plan te doen om, gezien de aanwervingsmoeilijkheden, de banen in de spoorwegsector aantrekkelijker te maken en meer kandidaten aan te trekken?

De minister wil de toegang tot de spoorwegberoepen vereenvoudigen, met name voor treinbestuurders. Kan de minister specifieker zijn over wat zulks betekent?

De minister stelt proefprojecten voor met autonome treinen of met slechts één persoon aan boord. Wat zijn de details van die projecten? Welke gevolgen zal dat hebben voor de werkgelegenheid en voor de veiligheid van de passagiers, in het bijzonder voor vrouwen? Er zijn immers talloze gevallen van onaanvaardbaar gedrag in ons openbaar vervoer: seksistische beledigingen, intimidatie, exhibitionisme, betastingen en ander seksueel geweld.

Volgens een studie van de FOD Mobiliteit vindt 14 % van de gevallen van intimidatie plaats in het openbaar vervoer en zorgt ongewenst gedrag ervoor dat een op de drie vrouwen geen gebruik maakt van het openbaar vervoer. Hoe zal het verminderen van het aantal personeelsleden in de trein het risico verlagen?

Kan de minister garanderen dat er tijdens deze legislatuur geen enkel loket zal sluiten of zijn openingsuren zal moeten inkorten?

België telt meer dan 550 stations, waarvan er veel ontoegankelijk zijn voor mensen met beperkte mobiliteit. Dat verhindert veel mensen met de trein te reizen en voor diegenen die dat wel kunnen, is het vaak een heus hindernissenparcours. De minister is van plan om in bepaalde stations te investeren, maar tegen 2032 zullen slechts 176 stations toegankelijk zijn. Is dat genoeg?

De spreekster heeft onlangs gereageerd op het feit dat, naar aanleiding van een offerteaanvraag voor de bouw van nieuwe treinen, een Spaans bedrijf de voorkeur kreeg boven Alstom en Belgische productiesites. De minister heeft toegelicht dat de NMBS die situatie had kunnen voorkomen indien ze meer milieucriteria had opgenomen. Hoe valt dat in de toekomst te voorkomen?

De minister heeft verwezen naar het verbeteren van de toegang tot de luchthavens met het openbaar vervoer, ook voor de werknemers van de luchthavens. Dat is een heel goed initiatief. Maar hoe denkt de minister het beter te doen dan zijn voorgangers? Welke concrete maatregelen gaat hij nemen?

Wat de ecologische transitie betreft, is de transportsector een van de weinige sectoren waar de uitstoot de afgelopen 30 jaar is blijven stijgen, in het bijzonder door

Que compte faire le ministre pour rendre les métiers dans le secteur ferroviaire plus attractifs, au vu des difficultés de recrutement et pour attirer plus de candidats?

Le ministre entend simplifier l'accès aux métiers du rail, notamment pour les conducteurs de trains. Pouvez-vous être plus précis sur ce que cela signifie?

Le ministre propose des projets pilotes de trains autonomes ou avec une seule personne à bord. Quels sont les détails de ces projets? Quels impacts auront-ils sur l'emploi et la sécurité des passagers, en particulier des femmes? En effet, on ne compte plus les comportements inacceptables dans nos transports en commun: insultes sexistes, harcèlement, exhibitionnisme, attouchements et autres agressions sexuelles.

D'après une étude du SPF Mobilité, 14 % des cas de harcèlement ont lieu dans les transports en commun et les comportements indésirables poussent un tiers des femmes à ne pas utiliser les transports publics. En quoi réduire le personnel dans les trains va-t-il réduire le risque?

Le ministre peut-il garantir qu'aucun guichet ne fermera ou n'aura ses horaires réduits pendant cette législature?

La Belgique possède plus de 550 gares, dont beaucoup sont inaccessibles aux personnes à mobilité réduite. Cela empêche de nombreuses personnes de voyager en train, et pour celles qui le peuvent, c'est souvent un vrai parcours du combattant. Le ministre prévoit des investissements dans certaines gares, mais seulement 176 seront accessibles d'ici 2032. Est-ce suffisant?

Récemment, l'intervenante a exprimé sa réaction au sujet d'un appel d'offres pour la construction de nouveaux trains, où une entreprise espagnole a été privilégiée au détriment d'Alstom et des sites de production belges. Le ministre a expliqué que la SNCB aurait pu éviter cette situation si elle avait inclus plus de critères environnementaux. Comment faire pour éviter cela à l'avenir?

Le ministre a évoqué l'amélioration de l'accès aux aéroports par les transports en commun, y compris pour les travailleurs des aéroports. C'est une très bonne initiative. Mais comment le ministre compte-t-il faire mieux que ses prédécesseurs? Quelles mesures concrètes va-t-il mettre en place?

Concernant la transition écologique, les transports sont l'un des rares secteurs où les émissions ont continué à augmenter ces 30 dernières années, en particulier à

de luchtvaartsector. De minister kondigt veel initiatieven aan om die uitstoot te verminderen, maar zegt niets over de uitspattingen van de superrijken. In oktober 2024 publiceerde Oxfam een rapport waaruit blijkt dat miljardairs zoals Bernard Arnault enorme hoeveelheden CO₂ uitstoten door hun privéjets. Hoe kunnen de allerrijksten bijdragen aan de ecologische transitie?

Een ander punt dat mevrouw Maria Vindevoghel in het verleden meermaals heeft aangehaald, is sociale dumping in de transportsector. De minister wil de strijd tegen die praktijken opvoeren. Dat is een goede zaak, maar de sociale inspectie beschikt niet over de middelen en het personeel om dat doeltreffend te doen. In welke mate zullen de budgetten en het personeelsbestand voor het bestrijden van die praktijken worden verhoogd tijdens deze legislatuur?

Mevrouw Aurore Tourneur (Les Engagés) is het eens met de minister dat mobiliteit dag na dag een belangrijke uitdaging is op zowel economisch als ecologisch vlak.

Het regeerakkoord trekt duidelijke krijtlijnen om grote stappen vooruit te zetten, met concrete maatregelen voor een vlotter, veiliger en duurzamer vervoer. De beleidsverklaring is zeker ambitieus, maar dat is absoluut nodig. Een duurzame mobiliteit vraagt nu eenmaal om boude doelstellingen.

Het gaat immers om een van de voornaamste uitdagingen in de huidige samenleving. Het bestaande systeem stoot op zijn grenzen en presteert niet altijd naar behoren, of het nu gaat om de dichtslibbende wegen of de povere stiptheidsgraad van de treinen. Les Engagés hebben tijdens de campagne duidelijk gemaakt dat men de dingen moet durven om te gooien. Dezelfde aanpak aanhouden maar toch andere resultaten verwachten, zo werkt het niet.

Het mobiliteitssysteem is dan ook aan een modernisering toe, met veiligheid en duurzaamheid als leidende beginselen. Om die uitdagingen aan te gaan, is samenwerking onontbeerlijk. Er is behoefte aan een nationale totaalvisie op mobiliteit, die moet worden uitgestippeld in samenspraak met de verschillende bestuursniveaus, de spoorwegbedrijven en de gewestelijke vervoersmaatschappijen.

Samenwerking en dialoog worden de sleutels om doeltreffende oplossingen op maat van eenieders behoeften tot stand te brengen. Een mobiliteitsstrategie kan pas doeltreffend zijn als ze is geënt op de behoeften en verwachtingen van de gebruikers en berust op een diepgaande analyse van hun kijk op vervoer en van de transportvraag. Zo kan het treinaanbod worden

cause du secteur aérien. Le ministre annonce beaucoup d'initiatives pour réduire ces émissions, mais rien concernant les excès des ultra-riches. En octobre 2024, Oxfam a publié un rapport montrant que des milliardaires, comme Bernard Arnault, émettent des quantités de CO₂ énormes à cause de leurs jets privés. Comment faire contribuer les plus riches à la transition écologique?

Un autre point soulevé à plusieurs reprises dans le passé par Mme Maria Vindevoghel est le dumping social dans le secteur du transport. Le ministre souhaite intensifier la lutte contre ces pratiques. C'est une bonne chose, mais l'inspection sociale manque de moyens et d'effectifs pour le faire efficacement. Dans quelle mesure les budgets et les effectifs pour lutter contre ces pratiques seront-ils augmentés durant l'actuelle législature?

Mme Aurore Tourneur (Les Engagés) rappelle, comme le ministre l'a dit, que la mobilité est un enjeu majeur au quotidien, pour l'économie et l'environnement.

L'accord du gouvernement établit des repères solides pour favoriser des avancées majeures avec des mesures concrètes qui visent à rendre les transports plus fluides, plus sûrs, plus durables. L'exposé d'orientation politique adopte une approche, certes ambitieuse, mais essentielle. Fixer des objectifs élevés pour une mobilité durable est une nécessité.

Il en va en effet de l'un des défis majeurs de la société actuelle. Le système actuel présente des limites et n'offre pas toujours la performance attendue, que ce soit la congestion sur les routes, ou le taux de ponctualité des trains qui est trop faible. Les Engagés ont expliqué durant la campagne qu'il fallait avoir le courage de changer et, en effet, on ne pourra pas obtenir un résultat différent demain si on fait la même chose qu'hier.

Une modernisation du système de mobilité s'impose et il doit être guidé par l'objectif d'une mobilité sûre et durable. Pour relever ces défis, la collaboration est primordiale. Il est nécessaire d'adopter une vision globale et nationale de la mobilité, en travaillant de concert avec les différents niveaux de pouvoir, les acteurs du rail et les opérateurs de transport régionaux.

La co-construction et le dialogue seront les clés pour mettre en place des solutions efficaces et adaptées aux besoins de tous. Une stratégie de la mobilité efficace doit être construite autour des besoins et des attentes des usagers, en s'appuyant sur une analyse approfondie de leur perception et de la demande en transport, afin d'adapter l'offre ferroviaire et d'orienter les choix

bijgestuurd en worden strategische keuzes gerichter, coherenter en relevanter. De spoorwegen zijn de rug-gengraat van onze mobiliteit.

Uit de beleidsverklaring van de minister blijkt dat hij belang hecht aan het treinvervoer. Dat is bij de spreekster en bij haar fractie niet anders. Men moet ervoor zorgen dat de trein voor meer burgers het vervoermiddel van hun voorkeur wordt. Intermodaliteit wordt een belangrijke beleidsuitdaging voor de minister.

Voor de fractie van Les Engagés begint die bij een modal shift naar de fiets. Gelukkig bevat het regeerakkoord op dat vlak heel wat concrete maatregelen: de fietstoeslag op de trein verdwijnt tijdens de daluren, de fiets zal meer plaats krijgen op de trein en de aanleg van fietssnelwegen langs spoorlijnen zal worden aangemoedigd. Heeft de minister al een termijn voor ogen voor de afschaffing van de fietstoeslag?

Er moet ook een wetgevend kader komen voor vervoermiddelen zoals elektrische steps. Een dergelijke mobiliteitsoplossing moet worden gepromoot. Steps zijn een handige aanvulling op het openbaar vervoer en een uitstekende manier om de eerste of laatste kilometers van een intermodaal traject af te leggen. Om iets te doen aan de vele ongevallen zijn evenwel strengere regels nodig.

Ook moet de samenwerking tussen de spoorwegbedrijven en de gewestelijke vervoersmaatschappijen worden uitgebreid, zodat trein, tram en bus beter op elkaar zijn afgestemd. Hopelijk zal die samenwerking dan snel leiden tot aantrekkelijke combitarieven.

Eveneens belangrijk is dat ook mensen uit landelijke gebieden kunnen rekenen op een kwaliteitsvol en compleet openbaarvervoersaanbod.

De spreekster heeft daar de volgende vragen over: Hoe zal het overleg met regionale spelers en met de gemeenten worden aangepakt? Hoe wil de minister te werk gaan? Is er al een planning voor dit dossier? Om intermodaliteit te bevorderen en het gebruik van de trein te stimuleren, moet er dan wel voor worden gezorgd dat mensen hun fiets of auto vlot kwijt kunnen in of rond de stations, vooral als die minder goed bediend worden.

Kan de minister verzekeren dat het betaalbaar zal blijven om in of aan een station te parkeren? De spreekster is afkomstig uit een heel landelijke gemeente en weet daarom als geen ander dat men daar niet zonder auto kan om het station te bereiken. Zij die de trein nemen

stratégiques de manière cohérente et pertinente. Le rail constitue l'ossature du système de mobilité.

On sent dans l'intervention du ministre un engagement pour le chemin de fer. Cette conviction est la sienne, elle est aussi celle du groupe Les Engagés. Il faut faire en sorte que la mobilité ferroviaire devienne un mode de déplacement privilégié d'un plus grand nombre de citoyens. L'intermodalité sera un enjeu de la politique du ministre.

Pour le groupe dont fait partie l'intervenante, elle commence par un transfert modal vers le vélo. Et à cet égard, il y a lieu de se réjouir de plusieurs mesures concrètes dans l'accord du gouvernement, comme la suppression du supplément vélo dans les trains en heure creuse, la création de davantage de place pour les vélos dans les trains, ainsi que la facilitation des autoroutes cyclables ou des voies de chemin de fer. Le ministre a-t-il déjà envisagé un calendrier pour cette suppression?

Il est, en outre, nécessaire d'adopter un cadre législatif pour les engins comme les trottinettes électriques. Il s'indique de promouvoir ce moyen de locomotion complémentaire des transports en commun pour réaliser les premiers ou les derniers kilomètres du trajet intermodal. Mais il faut des règles plus strictes pour éviter les trop nombreux accidents.

Ensuite, la collaboration entre les acteurs du rail et les opérateurs des transports régionaux doit être renforcée afin de permettre des meilleures synergies entre trains, trams et bus. Il faut espérer que cette collaboration permettra la mise en place de produits combinés à des prix attractifs dans un futur proche.

L'ensemble des transports publics doit permettre, notamment, aux habitants des zones rurales, de continuer à pouvoir compter sur des transports publics de qualité.

Les questions à ce sujet sont les suivantes. Comment la concertation avec les acteurs régionaux et les communes sera-t-elle organisée? De quelle manière le ministre compte-t-il travailler? A-t-il déjà un calendrier pour ce dossier? Par ailleurs, pour favoriser l'intermodalité et l'utilisation du train, il est nécessaire aussi de travailler sur le stationnement pour les vélos et les voitures dans et autour des gares, principalement aux abords des gares moins bien desservies.

Le ministre peut-il assurer que le prix des parkings aux abords des gares restera accessible? Vivant avec ses concitoyens dans une commune très rurale, l'intervenante sait qu'on ne peut pas se passer de la voiture pour se rendre à la gare. Il faut vraiment être attentif à

maar daarvoor wel de auto nodig hebben, mogen dus niet in de kou blijven staan.

Daarom is het belangrijk dat ook de betaalbaarheid van stationsparkings aan bod komt in de denkoefening. Hoe staat het met het prijsbeleid voor fietsparkings? Welke concrete acties staan er op stapel om auto- en fietsparkings beter te beveiligen?

Een ander aspect van intermodaliteit is het gebruik van de trein als middel om internationale en grensoverschrijdende verbindingen te ontwikkelen. Om er overigens voor te zorgen dat de trein een echt aantrekkelijk alternatief voor het vliegtuig wordt, is het essentieel om de opgang van de nachttrein te faciliteren en de concurrentie op de hogesnelheidslijnen aan te zwengelen met het oog op betaalbare prijzen. Door bovendien Belgische en buitenlandse luchthavens beter te ontsluiten met de trein worden korte vluchten steeds minder nodig.

De laatste kwestie, en zeker niet de minste, is de toegankelijkheid van de stations voor mensen met beperkte mobiliteit. Het lid hoopt dat op dat vlak snel actie wordt ondernomen.

Ook de heer Julien Matagne (*Les Engagés*) beschouwt mobiliteit als een belangrijk thema dat op veel vlakken een invloed heeft op de bevolking: het dagelijks leven, de economie, het milieu, comfort, welzijn en geestelijke gezondheid.

Niemand wil uren in de file staan. Dus werden in het regeerakkoord solide bakens vastgelegd om grote en concrete stappen te kunnen zetten naar vlotter, veiliger en duurzamer vervoer. De minister heeft deze aan gelegenheid toegelicht aan de hand van het concept "ecosysteem".

De spreker is tevreden met deze positieve visie, die haaks staat op de dogmatische en karikaturale visie van zijn voorganger, waarin geen plaats was voor de auto. Het is een goede zaak dat de minister rekening houdt met alle mobiliteitsgebruikers en dat hij alle instrumenten die ter beschikking staan van de burgers wil coördineren.

Les Engagés hebben al de gelegenheid gehad om bepaalde absurde situaties aan te kaarten, zoals de aansluiting tussen treinen en bussen, met bussen die twee minuten voor aankomst van de trein vertrekken of omgekeerd. Het lid hoopt dat de minister erin zal slagen de situatie te verbeteren.

Binnen het concept intermodaliteit is parkeren inderdaad een belangrijke troef waaraan moet worden gedacht

ceux qui font l'effort de prendre le train et qui ne peuvent pas se passer de la voiture.

Dès lors, l'accessibilité financière du parking doit faire partie intégrante de la réflexion. Qu'en est-il de la politique tarifaire des parkings vélos? Quelles actions concrètes sont prévues aussi pour sécuriser les parkings voitures et vélos?

L'intermodalité passe aussi par l'utilisation du train comme outil de développement des relations internationales et transfrontalières. Et pour que le rail devienne une solution réellement attractive par rapport à l'avion, il est essentiel de faciliter l'essor des trains de nuit et de favoriser la concurrence sur les lignes à grande vitesse afin de rendre aussi les prix plus abordables. De même, améliorer la desserte ferroviaire des aéroports, tant en Belgique que dans les pays voisins, permettra de réduire les vols courts inutiles.

Enfin, un dernier point part, et non des moindres, est l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite. La membre espère que des actions rapides seront mises en place pour leur faciliter l'accès.

M. Julien Matagne (*Les Engagés*) considère à son tour la mobilité comme un enjeu majeur qui impacte les citoyens dans bien des domaines: le quotidien, l'économie, l'environnement, le confort, le bien-être et la santé mentale.

Personne n'a envie de passer des heures dans les embouteillages. Et donc l'accord de gouvernement établit des repères solides pour favoriser des avancées majeures, concrètes, visant à rendre les transports plus fluides, plus sûrs, plus durables. Le ministre a évoqué le concept d'écosystème pour présenter la matière.

L'intervenant se réjouit de cette vision positive qui va à l'encontre de celle de son prédécesseur qui avait une vision dogmatique et caricaturale, hostile aux véhicules automobiles. Il est salubre de la part du ministre de prendre en considération l'ensemble des usagers en termes de mobilité et de vouloir coordonner l'ensemble des outils qui sont à disposition des citoyens.

Les Engagés ont déjà eu l'occasion de mettre sur la table certaines inepties en matière de correspondance entre les trains et les bus, des bus qui partent deux minutes avant l'arrêt du train ou inversement. Le membre espère que le ministre pourra relever le défi pour améliorer la situation.

Dans le concept d'intermodalité, le stationnement est effectivement un atout majeur qu'il faut considérer pour

om de burgers, vooral die van landelijke gebieden, de mogelijkheid te bieden tegen aantrekkelijke prijzen toegang te hebben tot stations.

Bovendien heeft de minister veel ambitie en dat is nodig als het gaat om mobiliteit. Hij wil de hoeveelheid goederen die via het spoor worden vervoerd tegen 2030 verdubbelen. Er zal een wettelijk kader nodig zijn om de belemmeringen in de wetgeving weg te nemen.

De herbestemming van lege stations was een belangrijke belofte van de vorige regering, waarbij een aantal sluitingen werden aangekondigd. Inmiddels is echter duidelijk dat om die stations nieuw leven in te blazen en fysieke verkooppunten voor tickets te behouden, het belangrijk is ruimtes te behouden waar allerlei soorten winkels en diensten kunnen worden ontwikkeld.

Uiteraard zorgen de huidige technologieën – de smartphones die iedereen op zak heeft – ervoor dat de ticketverkoop eenvoudig toegankelijk is, maar het fysieke verkooppunt moet daadwerkelijk blijven bestaan.

Wat de veiligheid betreft, wijst de minister op het gebruik van bodycams voor het veiligheidspersoneel en de treinbegeleiders. De minister heeft het ook over de beveiliging van de spoorwegovergangen, met name door het gebruik van camera's met artificiële intelligentie.

Kan een korte stand van zaken worden gegeven van de beveiliging van de spoorwegovergangen? Het gaat om zeer gevaarlijke verkeerspunten die dienen te worden beveiligd.

Het concept “teletreinwerken” heeft de trajecten rendabeler gemaakt, ook al wil iedereen zo weinig mogelijk tijd in de auto, de bus of de trein doorbrengen. Het is heel belangrijk om verplaatsingen productiever te maken. Witte en grijze zones moeten daarom worden weggevoerd.

De minister zal uiteraard samenwerken met de telecomoperatoren om een stabiele toegang tot het internet en het telefoonnetwerk te waarborgen. Ook moet de treinen comfortabel genoeg zijn om efficiënt te kunnen werken.

De automatisering of autonomisering van de treinen is eveneens belangrijk, niet alleen voor de stiptheid en de veiligheid maar ook om een antwoord te bieden op de problemen om personeel te vinden.

Alstom voert overigens een experiment uit in Duitsland om na te gaan of het mogelijk is bepaalde structuren te automatiseren zonder al te grote investeringen of

permettre aux citoyens, spécialement des zones rurales, d'accéder aux gares à des prix attractifs.

Par ailleurs, le ministre a beaucoup d'ambition et il en faut en matière de mobilité. Il souhaite doubler les marchandises transportées via le rail d'ici 2030. Un cadre légal afin de lever les obstacles réglementaires sera nécessaire.

La réaffectation de gares qui seraient vidées était une grande promesse du précédent gouvernement, avec des annonces de fermeture qui avaient été faites. Or, on sait que pour redynamiser ces points de gare et conserver des ventes physiques de billets, il importe de maintenir des points où des commerces, des services en tout genre se développent.

Alors évidemment, les technologies actuelles – les smartphones que chacun tient en poche – permettent d'accéder facilement à la billetterie, mais effectivement, le point de vente physique doit subsister sur le terrain.

En matière de sécurité, le ministre évoque des équipements de caméras-piétons pour les agents de sécurité et les accompagnateurs. Le ministre évoque aussi une sécurisation des passages à niveau, notamment à l'aide de caméras dotées d'intelligence artificielle.

Est-il possible de faire un rapide état des lieux des sécurisations des passages à niveau? On sait que ce sont des points très sensibles sur les routes qu'il convient de sécuriser.

La notion de “télétrains-travail” a rentabilisé les déplacements, même si on espère passer le moins de temps possible en voiture, dans les bus ou les trains. Il est très importante de rendre les déplacements plus productifs. Il faudra dès lors éliminer les zones blanches et les zones grises.

Le ministre travaillera évidemment en partenariat avec les opérateurs de télécommunication pour garantir un accès à l'Internet et à la téléphonie stable. Il faudra aussi garantir le confort dans les trains pour permettre de travailler efficacement.

L'automatisation ou autonomisation des trains est également importante, pour la ponctualité et la sécurité, mais aussi pour faire face à des difficultés en termes de recrutement de personnel.

Il y a d'ailleurs une expérimentation menée par Alstom en Allemagne, en vue de vérifier s'il était possible d'automatiser certaines structures sans trop d'investissements

ingrijpende veranderingen. Kan de minister daar iets meer over zeggen?

De stiptheid van de treinen is erg belangrijk. De tijd die men op de trein doorbrengt is dat evenzeer. Heeft de minister de brief ontvangen van de burgemeester van de regio Charleroi-Métropole, de streek waarvan de spreker afkomstig is?

Ter vergelijking: het traject Gent-Brussel duurt 33 minuten, terwijl het traject Charleroi-Brussel 51 minuten duurt. Die realiteit kan sommige mensen ontmoedigen. Daarom is de commerciële snelheid van de treinen een aspect waarop men moet blijven hameren.

Op het gebied van verkeersveiligheid zijn er al veel maatregelen genomen en er zijn zeker meer politiecontroles nodig. De netwerken van ANPR-camera's kunnen intelligent worden ingezet, vooral in de strijd tegen het gebruik van informatica-accessoires, die de bestuurders kunnen afleiden. Iedereen heeft wel eens gemerkt dat sommige mensen in de file of op de snelweg hun scherm raadplegen, soms terwijl ze meer dan 100 kilometer per uur rijden.

In Nederland worden al bepaalde technologieën gebruikt om een aantal zware overtredingen vast te stellen.

De invoering van het misdrijf van doding in het verkeer is een strijd die de aandacht van de minister verdient. Uiteraard zullen daarbij een aantal juridische en ethische hordes moeten worden genomen. Hopelijk kan de minister op dit gebied vooruitgang boeken.

Wat de luchtvaart betreft, heeft het lid als inwoner van de streek rond Charleroi veel belangstelling voor de ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven van Charleroi. Het is belangrijk economische ontwikkeling en duurzaamheid met elkaar te verzoenen.

Het lid is voorstander van duurzamere brandstoffen om de CO₂-uitstoot te verminderen, maar steunt ook de modernisering van vliegtuigen om ze stiller te maken. Dat zal het comfort van de reizigers vergroten en tegelijkertijd de leefomgeving beschermen. Gezondheid is een prioriteit voor de fractie van de spreker, waarvoor geluidsoverlast en luchtkwaliteit belangrijke aandachtspunten zijn.

Het lid is tevreden met de verklaringen over innovatie, meer bepaald met betrekking tot het Digital Tower-project in het Waals Gewest. Er staan wellicht soortgelijke projecten op stapel in het Vlaams Gewest.

ou de transformations lourdes. Le ministre peut-il en dire plus?

La ponctualité des trains compte beaucoup. Le temps passé dans les trains aussi. Le ministre a-t-il reçu une lettre des bourgmestres de la région Charleroi-Métropole, d'où il provient?

Petite comparaison, le trajet Gand-Bruxelles s'effectue en 33 minutes, le trajet Charleroi-Bruxelles demande 51 minutes. Cette réalité peut décourager certains et donc la vitesse commerciale des trains est un point sur lequel il faudra insister.

En termes de sécurité routière, il existe déjà beaucoup de mesures et il y a certainement lieu de renforcer les contrôles de police. Les réseaux de caméras ANPR peuvent être utilisés intelligemment, notamment pour lutter contre les accessoires informatiques de nature à distraire les conducteurs. Tout le monde a pu s'apercevoir que certains consultent leur écran dans les embouteillages ou sur l'autoroute, parfois à plus de 100 km/h.

Les Pays-Bas utilisent déjà certaines technologies permettant d'identifier un nombre d'infractions importantes.

L'introduction de l'infraction d'homicide routier est un combat qui mérite l'attention du ministre. Il y aura évidemment un nombre de défis juridiques et éthiques à relever. Pourvu que le ministre pourra progresser dans ce domaine.

Quant au volet aviation, en tant que Carolorégien, le membre se dit très attentif à l'égard des développements autour de l'aéroport de Charleroi. Il importe de concilier développement économique et durabilité.

Le membre est favorable à des carburants plus durables pour réduire les émissions de CO₂, mais soutient également une modernisation des avions, moins bruyants. Cela augmentera le confort des citoyens tout en protégeant l'environnement. La santé est une priorité pour le groupe de l'intervenant, qui porte attention aux nuisances sonores et à la qualité de l'air.

Le membre se réjouit des propos en matière d'innovation, notamment concernant le projet de Digital Tower en Région wallonne. D'autres projets similaires sont sans doute prévus en Région flamande.

De heer Matagne spreekt ter afronding van zijn betoog zijn enthousiasme uit over het vooruitzicht om in de commissie samen te werken en de minister te steunen in zijn uitdagingen.

Mevrouw Anja Vanrobaeys (Vooruit) beschouwt files, onveiligheid en vervuiling als de grootste problemen inzake mobiliteit. Belgen zijn wereldkampioen in met de auto stilstaan, hebben bovengemiddeld veel doden op de wegen en hebben te veel uitstoot. Het lid wil drie onderwerpen bespreken: treinen, verkeer en lucht.

Inzetten op betaalbare, gedeelde en duurzame mobiliteit is nodig. Voor Vooruit betekent dat als eerste investeren in stipte, comfortabele en betaalbare treinen van topkwaliteit. Het is het antwoord op verschillende mobiliteitsvraagstukken waar men vandaag mee kampt. Vooruit zal altijd strijden voor die investeringen. Vandaag en in de toekomst. Alleen zo gaan mensen uit de auto en richting de trein.

Vooruit is heel blij dat deze regering opnieuw voor de NMBS als sterke openbare dienst kiest. Na jarenlang van stilstand en besparingen heeft de vorige regering met Vooruit in de coalitie opnieuw massaal geïnvesteerd. Er werd een openbardienstcontract, een performantiecontract en meerjarige investeringsplannen opgesteld. Het is verheugend dat de minister die langetermijnvisie herbevestigt. Nu wordt het tijd voor de resultaten. Een welvarende regio heeft top openbaar vervoer nodig, zodat iedereen zich vlot kan verplaatsen.

Steeds meer reizigers buiten de spitsuren en in het weekend zijn een positieve trend. Alleen worden geregeld nog haltes afgeschaft, kampen pendelaars met overvolle treinen en is internet gebruiken vaak onbegonnen werk. Het komt er nu op aan te gaan voor meer stipte en betrouwbare treinen met een ruim aanbod en comfort.

Eindelijk komt het combiticket eraan! Vooruit is al jaren voorstander van een combiticket: één gebruiksvriendelijk ticket dat geldig is op alle vormen van openbaar vervoer in het land. Zo vermijd je dat je als reiziger een hoop verschillende tickets aan verschillende automaten en met verschillende tarieven moet kopen om op je bestemming te geraken.

Op 1 februari stegen de tarieven weer. Hoe gaat de minister erop toezien dat de NMBS aantrekkelijke prijzen blijft aanbieden, vooral voor doelgroepen, en welke maatregelen kan de minister nemen als dit niet gebeurt?

M. Matagne termine son intervention en exprimant son enthousiasme à l'idée de collaborer avec la commission et de soutenir le ministre dans ses challenges.

Mme Anja Vanrobaeys (Vooruit) considère que les embouteillages, l'insécurité et la pollution sont les principaux problèmes en matière de mobilité. Les Belges sont les champions du temps passé dans des embouteillages, ont un taux de mortalité routière supérieur à la moyenne et causent un excès de pollution. La membre souhaite aborder trois sujets: les trains, le trafic et l'air.

Il est nécessaire de s'engager en faveur d'une mobilité abordable, partagée et durable. Pour Vooruit, cela signifie avant tout investir dans des trains ponctuels, confortables, abordables financièrement et de qualité supérieure. C'est la réponse qu'il faut apporter aux différents problèmes de mobilité rencontrés aujourd'hui. Vooruit ne cessera jamais de réclamer ces investissements. Aujourd'hui et à l'avenir. Ce n'est qu'en agissant de la sorte que les citoyens délaisseront leur voiture et prendront le train.

Vooruit est très heureux que ce gouvernement continue de vouloir faire de la SNCB un service public fort. Après des années de stagnation et d'austérité, le gouvernement précédent, dont Vooruit faisait partie, a de nouveau réalisé des investissements massifs. Un contrat de service public, un contrat de performance et des plans d'investissement pluriannuels ont été élaborés. Il est réjouissant de constater que le ministre réaffirme cette vision à long terme. L'heure des résultats a sonné. Une région prospère a besoin de transports publics de qualité permettant à chacun de se déplacer facilement.

L'augmentation du nombre de voyageurs en dehors des heures de pointe et pendant les week-ends est positive. Cependant, des arrêts sont encore régulièrement supprimés, les navetteurs sont confrontés à des trains surchargés et l'Internet est souvent insatisfaisant. Il s'agit maintenant d'œuvrer en faveur de trains plus ponctuels et plus fiables, en grand nombre et confortables.

Le ticket combiné va enfin devenir réalité. Depuis de nombreuses années, Vooruit plaide en faveur d'un ticket combiné: un seul billet facile à utiliser et valable pour tous les types de transports publics du pays. Les voyageurs éviteront ainsi de devoir acheter, pour atteindre leur destination, une multitude de billets différents, à des distributeurs différents et à des tarifs différents.

Les tarifs ont de nouveau augmenté le 1^{er} février. Comment le ministre veillera-t-il à ce que la SNCB continue à proposer des prix attractifs, en particulier pour les groupes cibles? À défaut, quelles sont les mesures que le ministre pourrait adopter?

Voorts deelt de spreker de oproep van de minister voor veilige stationsbuurten volledig. Met een veilig gevoel van de trein naar het werk stappen of 's avonds zonder angst door het station lopen na een avondje op café is een basis om je goed te voelen. Daarom is veiligheid de allereerste en hoogste zorg van een sterke overheid. Vooruit staat voor nultolerantie tegen zowel geweld als drugs in de stations. Alleen zo worden stations weer veilig.

De tekst is wat mager op het vlak van zelfdoding en ongevallen bij overwegen. Hoe kan de minister hier vooruitgang boeken?

Het onderlijnen van de voorwaarden om een station te sluiten betekent een belangrijke stap: het kan enkel en alleen wanneer er een geloofwaardig alternatief voor verplaatsing bestaat. De fouten van het verleden worden niet herhaald. Vervoer is een basisrecht, en geen luxe, en dat is waarom je openbaar vervoer als publieke dienst nodig hebt.

De minister heeft het idee van een *one man car* geperd. Dit roept ernstige vragen op. Het lijkt op een pure besparingsmaatregel, die de dienstverlening van reizigers helemaal niet kan verbeteren. Treinbegeleiders afschaffen zou enkel meer werk afschuiven op de treinbestuurder en het perronpersoneel, die al genoeg veiligheidstaken hebben. Nog erger, het is het negeren van reizigers met een beperkte mobiliteit, voor wie de treinbegeleider een belangrijk aanspreekpunt is.

Eerder in de nota noemt de minister toegankelijkheid wel als een speerpunt. Hij is niet de eerste mobiliteitsminister met die ambitie. Nochtans kent iedereen de verhalen. Liften die kapot zijn, assistentie die uren op zich laat wachten. In hoeverre is toegankelijkheid een prioriteit voor de minister en kan hij een tijdslijn geven van de verdere uitrol van toegankelijke stations?

Als laatste, over het spoor, wil Vooruit de minister bedanken voor zijn focus op Europese treinverbindingen, het goederenspoor en fietssnelwegen. Het zijn drie belangrijke stappen naar meer duurzaam vervoer.

Naast de trein verdient ook het wegverkeer aandacht. Iedereen wil zich veilig voelen in het verkeer en ook gerust

L'intervenante souscrit pleinement à l'appel du ministre à assurer la sécurité aux alentours des gares. Pour se sentir bien, chacun doit se sentir en sécurité lorsqu'il descend du train pour se rendre au travail, ou pouvoir traverser une gare sans crainte après avoir passé une soirée au bar. Par conséquent, assurer la sécurité est la principale et la plus importante des préoccupations qui sont celles d'une autorité publique solide. Vooruit prône une tolérance zéro à l'égard de la violence et de la drogue dans les gares. C'est le seul moyen de faire en sorte que les gares redeviennent sûres.

Le texte est succinct en ce qui concerne les suicides et les accidents aux passages à niveau. Comment le ministre pourrait-il permettre une amélioration en la matière?

Souligner les conditions applicables à la fermeture d'une gare représente une étape importante: une fermeture ne peut avoir lieu que s'il existe une alternative crédible de déplacement. Les erreurs du passé ne seront pas répétées. Le transport est un droit fondamental et non un luxe. Telle est la raison pour laquelle un service public de transport est nécessaire.

Le ministre a évoqué un projet de *one-man-car*. Cela soulève de sérieuses questions. Cette mesure viserait uniquement à réduire les coûts et n'améliorerait en rien le service offert aux passagers. La suppression des accompagnateurs de train ne ferait qu'accroître la charge de travail pesant sur le conducteur du train et sur le personnel de quai, qui ont déjà suffisamment de tâches à accomplir en matière de sécurité. Pire encore, cette mesure ferait fi des passagers à mobilité réduite, pour lesquels l'accompagnateur de train est un point de contact important.

Plus haut dans la note, le ministre décrit l'accessibilité comme une préoccupation essentielle. Ce n'est pas la première fois qu'un ministre de la mobilité exprime cette ambition. Or chacun sait ce qu'il en est. De nombreux ascenseurs tombent en panne et l'assistance se fait attendre pendant des heures. Dans quelle mesure l'accessibilité est-elle une priorité aux yeux du ministre? Peut-il préciser quel sera calendrier des mesures visant à continuer de rendre les gares accessibles?

Enfin, en ce qui concerne le transport ferroviaire, Vooruit souhaite remercier le ministre pour l'attention qu'il porte aux liaisons ferroviaires européennes, au transport ferroviaire de marchandises et aux autoroutes cyclables. Il s'agit de trois étapes importantes pour permettre un transport plus durable.

Outre les trains, la circulation routière mérite également une attention particulière. Chacun souhaite se sentir

zijn dat dierbaren veilig van punt A naar punt B raken. Toch eist het verkeer in België jaarlijks bijna 500 doden.

Het grootste probleem vandaag in het verkeer zijn de recidivisten. Dat maatregelen nodig zijn, is dan ook onbetwistbaar. Vooruit steunt de minister in zijn strijd tegen wegcriminelen. Tijdens de vorige zittingsperiode is op het gebied van verkeersveiligheid bijna geen vooruitgang geboekt. Dat moet en zal nu anders zijn. Hopelijk wordt “nul verkeersdoden tegen 2050” ernstig opgevat, want elk leven telt. Veelplegers automatisch voor de politierechtbank brengen bij te veel overtredingen op een jaar tijd is een belangrijke stap. Ook het alcoholslot en rijbewijsslot zijn maatregelen die hun nut bewezen hebben. Wie de regels structureel aan zijn laars lapt, hoort niet thuis op de weg. Punt uit.

Daarnaast wil Vooruit de oproep voor nultolerantie voor alcohol achter het stuur herhalen. Alcohol speelt een rol in 1 op 4 dodelijke ongevallen en zorgt alleen al in Vlaanderen jaarlijks voor 100 slachtoffers in het verkeer. Alcoholgebruik, ook in kleine hoeveelheden, heeft een negatief effect op het rijgedrag. Daarom zal Vooruit voor nultolerantie voor drinken en rijden blijven strijden. Ook al blijven anderen daarvoor nog altijd op de rem staan. Toxicologen, verkeersspecialisten, rechters en politie zijn voor. Nu de politiek nog.

Tot slot heeft de spreekster het kort over de nationale luchthaven. Allereerst zegt ze haar steun toe voor de inzet van alternatieve brandstoffen. Daarnaast, na decennia van geluidshinder en onvrede, is het tijd voor langetermijnoplossingen. Economische troeven mogen niet ten koste gaan van gezondheid en welzijn van mensen. De spreekster is blij dat deze nota daarvoor een aanzet geeft. Toch een bedenking: hoe gaat de minister ervoor zorgen dat de aanbevelingen op dat vlak geen dode letter worden?

De ambitie van de minister voor een beter spoor, een veiliger verkeer en een gezonde luchthaven is duidelijk. De richting die moet worden gevolgd is duidelijk. De fractie Vooruit is een partner voor minder files, propere lucht en minder verkeersdoden.

Mevrouw Tine Gielis (cd&v) zou de minister ook vanuit haar fractie willen danken voor zijn ambitieus plan. Het

en sécurité sur la route et avoir l'assurance que ses proches se rendront d'un point A à un point B en toute sécurité. Or près de 500 accidents de la route mortels surviennent chaque année en Belgique.

Le principal problème qui se pose actuellement en matière de roulage est celui des récidivistes. La nécessité d'agir ne fait donc aucun doute. Vooruit soutient le ministre dans sa lutte contre les criminels de la route. Sous la législature précédente, la sécurité routière ne s'est pratiquement pas améliorée. À présent, cela doit et va changer. Il faut espérer que l'objectif “zéro mort sur les routes d'ici à 2050” sera pris au sérieux, car chaque vie compte. La comparution automatique devant le tribunal de police de ceux qui commettent un excès d'infractions en l'espace d'un an est une mesure importante. L'éthylotest antidémarrage et le verrouillage du permis de conduire sont également des mesures qui ont prouvé leur utilité. Ceux qui bafouent structurellement les règles n'ont pas leur place sur la route. Tout simplement.

En outre, Vooruit souhaite réitérer son appel à la tolérance zéro envers l'alcool au volant. L'alcool joue un rôle dans un accident mortel sur quatre et fait 100 victimes sur la route chaque année, rien qu'en Flandre. La consommation d'alcool, même en petites quantités, a un effet négatif sur la conduite. C'est pourquoi Vooruit continuera à lutter en faveur de la tolérance zéro envers l'alcool au volant, même si d'autres freinent toujours des quatre fers à ce sujet. Les toxicologues, les spécialistes de la circulation, les juges et la police y sont favorables. C'est à présent le monde politique qu'il faut convaincre.

Enfin, l'intervenante évoque brièvement l'aéroport national. Tout d'abord, elle soutient le développement des carburants alternatifs. Elle souligne ensuite la nécessité de trouver des solutions à long terme pour mettre fin à des décennies de nuisances sonores et de mécontentement. Les atouts économiques ne doivent pas prévaloir au détriment de la santé et du bien-être de la population. L'intervenante se réjouit que la note examinée apporte un début de solution. Elle formule néanmoins une réserve: comment le ministre va-t-il s'assurer que les recommandations formulées en la matière seront suivies d'effets?

L'ambition du ministre est claire: un meilleur transport ferroviaire, des routes plus sûres et un aéroport qui ne nuise pas à la santé. La voie à suivre apparaît clairement. Le groupe Vooruit sera un partenaire de la réduction des embouteillages, de l'amélioration de la qualité de l'air et de la diminution du nombre de morts sur les routes.

Mme Tine Gielis (cd&v) tient également à remercier le ministre au nom de son groupe pour son plan ambitieux,

benoemt heel wat pijnpunten die al langer bekend zijn en waar de minister mee aan de slag wil gaan.

Wel uit het lid een zekere vrees, want de minister zal in dialoog treden met verschillende beleidsniveaus en zeker ook met andere *stakeholders*, lokale besturen en ook overheidsbedrijven. En dat is heel moeilijk, want elke gesprekspartner heeft andere aandachtspunten en misschien zal de wetgeving niet zo goed geïnterpreteerd worden zoals de minister het ziet. Dus in dat opzicht verdient het aanbeveling dat de minister over een plan B beschikt.

Mocht de minister ergens in het traject obstakels ondervinden, is het nuttig om vooraf aan uitwegen te denken om uiteindelijk naar zijn algemeen doel te kunnen evolueren.

In de vergelijking tussen het regeerakkoord en het beleidsplan valt op dat enkele punten gezien niet werden opgenomen. De spreekster verneemt graag waarom. Ze verwijst naar het aanbod van de NMBS dat aangepast moet worden aan de nieuwe vakantieregeling die afhankelijk van de gewesten varieert, of de kwestie van het zwartrijden, de ontsluiting van de Kempen of de gronden in het havengebied. Die dan al dan niet zouden kunnen verkocht worden. Die punten worden niet opgenomen in de beleidsverklaring, net zomin als onder meer nog het verval van het recht op sturen, of het intrekken van het rijbewijs in het hoofdstuk rond recidive. De vraag is dus of de minister daarmee aan de slag zal gaan of niet.

Wat de rubriek rond de NMBS betreft, kondigt de minister aan de aanbevelingen van de Groep van Wijzen in het eindrapport over de rol van de spoorwegmaatschappij in de deportaties tijdens WOII integraal gaat overnemen. Dat is een goede manier om respectvol te erkennen dat er fouten zijn gebeurd, wat bijzonder belangrijk is. Maar daar schuilt ook een valkuil in, omdat dit automatisch impliceert dat er herstelbetalingen en schadevergoeding aan de nabestaanden dienen te worden betaald. Houdt de minister hiermee rekening?

Inzake financiering verneemt het lid welke kansen voor alternatieve financiering voor spoorinvesteringen de minister ziet? Het gaat meer bepaald over koopfinancieringsmodellen of andere financieringslijnen.

Wat het nieuwe systeem voor het toekennen van de rijpaden betreft, vraagt Lineas een soepeler en vlotter systeem met meer transparantie. Kan dat met het openbaardienstcontract met Infrabel worden verwezenlijkt?

qui met en exergue de nombreuses préoccupations connues de longue date et que le ministre souhaite résoudre.

La membre fait toutefois part de son appréhension, car le ministre va entamer un dialogue avec différents niveaux de pouvoir et certainement aussi avec d'autres parties prenantes, les pouvoirs locaux et les entreprises publiques. C'est une tâche très délicate, car chaque interlocuteur a des priorités différentes et la législation ne sera peut-être pas interprétée aussi bien que le ministre le souhaite. Dans ces circonstances, il serait opportun que le ministre dispose d'un plan B.

Si le ministre rencontre des obstacles en cours de route, il est utile de réfléchir à l'avance à des solutions qui, au final, lui permettent d'évoluer vers son objectif global.

En comparant l'accord de gouvernement et l'exposé d'orientation politique, il est frappant de constater que plusieurs points n'ont pas été repris. L'intervenante aimerait savoir pourquoi. Elle fait référence à l'offre de la SNCB qui doit être adaptée aux nouvelles dispositions relatives aux jours fériés qui varient selon les Régions, ou à la question des déplacements sans titre de transport, au désenclavement de la Campine ou aux terrains des zones portuaires. Ces points ne sont pas évoqués dans l'exposé d'orientation politique, pas plus que la déchéance du droit de conduire ou le retrait du permis de conduire dans le chapitre sur la récidive. La question est donc de savoir si le ministre va s'emparer ou non de ces thématiques.

En ce qui concerne la SNCB, le ministre a annoncé qu'il allait reprendre intégralement les recommandations formulées par le Groupe des Sages dans son rapport final sur le rôle de la société ferroviaire dans les deportations durant la Seconde Guerre mondiale. C'est une bonne façon de reconnaître respectueusement que des erreurs ont été commises, ce qui est très important. Cependant, cette démarche n'est pas sans risque, car elle implique automatiquement que des réparations et des compensations devront être versées aux proches survivants. Le ministre en tient-il compte?

En ce qui concerne le financement, la membre demande au ministre quelles possibilités de financement alternatif il envisage pour les investissements ferroviaires. Elle renvoie plus précisément aux modèles de financement des achats ou à d'autres lignes de financement.

Concernant le nouveau système d'attribution des sillons, Lineas demande un mécanisme plus flexible, plus rapide et plus transparent. Le contrat de service public avec Infrabel permet-il d'accéder à cette requête?

Betaald parkeren – ook voor fietsen – aan de stations maakt sporen niet aantrekkelijker, integendeel. Je verplaatst je naar een station en moet betalen om je voertuig – ook een fiets – te stallen. Dat lijkt een drempel te hoog. Hoe staat de minister hier tegenover?

In het regeerakkoord stond dat de aanbevelingen van het goederenplan 2030 integraal worden overgenomen. In de beleidsverklaring van de minister werd dit heel wat voorzichtiger verwoord. Wat is het concrete plan van de minister en wat is zijn visie hier rond?

Rond de trierheuvel in Antwerpen-Noord en de verlenging van het gunsttarief is de vraag wat er concreet wordt bedoeld in de passage ter zake in de beleidsverklaring. Wenselijk is dat Infrabel zich ertoe verbindt om een aantrekkelijke tarifiering te hanteren.

In het regeerakkoord staat dat spoorbedrijven aangesproken kunnen worden voor de exploitatiekosten van het spoor dat enkel gebruikt wordt voor het goederenvervoer. Daarmee wordt de deur opengezet voor privé of alternatieve financiering voor publiek spoor in het beheer van Infrabel.

In de beleidsverklaring van de minister staat dat het performantiecontract van Infrabel voorziet in de opname van nieuwe beginselen in zijn bilaterale overeenkomsten met deze ondernemingen. De minister zal ervoor zorgen dat de financiële bijdrage die van deze industrieën wordt gebruikt geen nieuwe belemmeringen vormt voor de keuze van het goederenvervoer per spoor. Kan de minister de kwestie toelichten? Gaat hij een alternatieve financiering voor spoorbedrijven verder onderzoeken voor het gebruik van goederenspoor.

De aanmoediging om internationale spoorverbindingen te ontwikkelen is geen slechte zaak, maar dat mag niet ten koste gaan van nationale verbindingen en pendelaars. Met de huidige verzadiging op het spoor zijn er weinig opportuniteiten. Maar toch moet men proberen tegengestelde belangen met elkaar te verzoenen. Hoe ziet de minister dat?

Voorts uit de spreekster haar bekommerning als burgemeester over de overwegen, die toch wel voor risico's zorgen. Daar is men zich op lokaal vlak goed van bewust. Overleg is wenselijk om te zien welke veiligheidsmaatregelen kunnen worden getroffen. Ook over mogelijke sluitingen dient overleg te worden gepleegd. Het lid denkt ook aan mogelijke flankerende maatregelen.

Les parkings payants – également pour les vélos – dans les gares ne renforcent pas l'attractivité du rail, bien au contraire. Les usagers se rendent à la gare et doivent payer pour garer leur véhicule – y compris un vélo. C'est l'obstacle de trop. Quelle est la position du ministre à ce sujet?

L'accord de gouvernement prévoyait que les recommandations du Plan Marchandises 2030 seraient adoptées dans leur intégralité. L'exposé d'orientation politique du ministre est formulé de manière beaucoup plus prudente. Quel est le plan concret du ministre et quelle est sa vision à ce sujet?

En ce qui concerne la bosse de triage d'Anvers-Nord et la prolongation de la tarification attractive, le membre demande ce que signifie exactement le passage correspondant de l'exposé d'orientation politique. Il est souhaitable qu'Infrabel s'engage à utiliser une tarification attractive.

L'accord de gouvernement précise que les entreprises ferroviaires pourraient participer aux coûts d'exploitation des parties du réseau ferroviaire utilisées exclusivement pour le transport de marchandises. Cette disposition ouvre la porte à un financement privé ou alternatif des chemins de fer publics sous la gestion d'Infrabel.

L'exposé d'orientation politique du ministre indique que le contrat de performance d'Infrabel prévoit de nouveaux principes à intégrer dans ses contrats bilatéraux avec ces entreprises. Le ministre veillera à ce que la participation financière demandée à ces industries ne représentent pas un nouvel obstacle au choix du transport de marchandises par rail. Le ministre peut-il clarifier ce point? Va-t-il continuer à étudier des financements alternatifs pour les entreprises ferroviaires pour le transport de marchandises?

Encourager le développement des liaisons ferroviaires internationales n'est pas une mauvaise chose, mais cela ne doit pas se faire au détriment des liaisons nationales et des navetteurs. Compte tenu de la saturation actuelle du réseau, les possibilités sont rares. Néanmoins, il faut essayer de concilier les intérêts divergents. Comment le ministre compte-t-il s'y prendre?

L'intervenante a également exprimé son inquiétude en tant que bourgmestre concernant les passages à niveau, qui présentent des risques. C'est une donnée dont on a bien conscience au niveau local. Une concertation est souhaitable pour examiner quelles mesures de sécurité qui peuvent être prises. Une consultation devrait également être organisée sur les fermetures éventuelles. La membre songe en outre à d'éventuelles mesures d'accompagnement.

Het is positief dat de minister gaat inzetten op bodycams, wat respect voor het treinpersoneel bevordert. Zo kan men sneller burgers aanspreken die zwartrijden zonder mogelijke agressieve aanvallen te hoeven vrezen.

Wat betreft de NMBS is de topprioriteit stipte en betrouwbare verbindingen. De vraag aan de minister is welke instrumenten hij hiervoor ziet. Corridorrijden wordt veelal voorgesteld als een mogelijke manier om tot stiptere verbindingen te komen.

Er is een bedenking of massaal inzetten op corridorrijden niet zou leiden tot een verhoging van het aantal overstappen voor wie vanuit de buitengebieden, zoals de provincie Antwerpen en de Kempen naar centrumsteden moet reizen. Er wordt aandacht gevraagd voor aantrekkelijk reizen vanuit de buitengebieden zonder veel overstappen.

Het inzetten op nabijheid en het maximaal behoud van bestaande haltes is van levensbelang voor afgelegen gebieden op het platteland.

In de provincie Antwerpen wordt de komende jaren sterk geïnvesteerd in defensie, zoals terugkomt in de beleidsverklaring. Een performant logistiek netwerk is belangrijk in deze context. Er liggen opportuniteiten in de provincie Antwerpen om te investeren in bestaande bottlenecks, zoals de IJzeren Rijn en de tweede spoorontsluiting van Antwerpen.

Wat betreft verkeersveiligheid, wil de fractie van de spreekster blijven werken aan het verlagen van het aantal verkeersslachtoffers. Hardnekkige recidivisten dienen te worden aangepakt. Dat kan door de inzet van heel wat camera's en ook extra controles uit te voeren. Het lid spreekt vanuit de ervaring die ze als burgemeester heeft.

Het inzetten op een databank is een heel goed gegeven. In de politiezone waar de spreekster bevoegd is hebben camera's en databanken van andere politiezones toch al wat tot resultaten geleid.

Het lid stipt evenwel aan dat men afhankelijk is van ICT en vanuit de plichtenleer dient een en ander correct te verlopen. Het blijkt dat er heel wat problemen zijn. Het is cruciaal orde op zaken te stellen. Allicht zal de minister overleggen met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie.

Il est positif que le ministre se concentre sur les bodycams, qui favorisent le respect du personnel de bord. Les contrôleurs peuvent ainsi interpeller plus rapidement des usagers qui voyagent sans billet, sans avoir à craindre d'éventuelles agressions.

En ce qui concerne la SNCB, la priorité absolue est d'assurer des liaisons ponctuelles et fiables. La membre demande au ministre quels instruments il envisage pour y parvenir. La circulation en corridor est souvent proposée comme un moyen possible d'améliorer la ponctualité des correspondances.

D'aucuns redoutent qu'un engagement massif en faveur de la circulation en corridor n'entraîne une augmentation du nombre de changements pour ceux qui doivent se rendre des zones périphériques, comme la province d'Anvers et la Campine, vers les centres-villes. Ils demandent que les trajets depuis les zones périphériques soient attractifs et ne nécessitent pas de nombreuses correspondances.

Il est essentiel pour les zones rurales isolées que le ministre mise sur la proximité et conserve le plus grand nombre possible d'arrêts existants.

Dans la province d'Anvers, des investissements importants seront réalisés dans la défense au cours des prochaines années, comme le reflète l'exposé d'orientation politique. Un réseau logistique efficace est important dans ce contexte. Des solutions existent dans cette province pour investir dans les goulets d'étranglement, comme le Rhin de Fer et le deuxième désenclavement ferroviaire d'Anvers.

En ce qui concerne la sécurité routière, le groupe de l'intervenante souhaite poursuivre les objectifs de réduction du nombre de victimes de la route. Il faut s'occuper des récidivistes persistants. Forte de son expérience de bourgmestre, la membre estime que cela peut se faire en déployant de nombreuses caméras et en effectuant des contrôles supplémentaires.

L'idée d'une base de données est excellente. Dans la zone de police pour laquelle la membre est compétente, les caméras et les bases de données d'autres zones de police ont déjà donné des résultats.

La membre souligne toutefois que nous sommes dépendants de l'informatique et que, d'un point de vue déontologique, les choses doivent être faites correctement. Il semble qu'il y ait de nombreux problèmes. Il est crucial que l'ordre soit rétabli. Le ministre se concertera certainement avec ses collègues de l'Intérieur et de la Justice.

De spreekster is ervan overtuigd dat in de commissie op een heel constructieve manier samengewerkt zal kunnen worden.

De heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) maakt de beschouwing dat mobiliteit en transport een steeds grotere rol spelen bij het zoeken naar oplossingen voor klimaatverandering. In dat opzicht is het goed dat één minister verantwoordelijk is voor beide beleidsdomeinen. Hopelijk kan dat voor een vruchtbare kruisbestuiving zorgen.

Kijkt men naar het onderdeel mobiliteit, dan vertaalt zich dit in concrete beleidsvoornemens die op zich niet negatief zijn, zoals een onderzoek naar de mogelijkheden om een sociale leasing in te voeren en een onderzoek naar de mogelijkheden om carpooling voor iedereen interessanter te maken.

Terzelfdertijd worden door dezelfde regering totaal tegenstrijdige beleidsmaatregelen genomen in andere beleidsdomeinen. Zo blijft de professionele diesel verder bestaan. Dit is totaal in tegenspraak met de maatregel in de beleidsverklaring Mobiliteit die een stimulans wil geven aan elektrische bestelwagens en vrachtwagens. Op deze manier doet deze regering zijn eigen groene fiscale maatregelen teniet.

Een andere voorbeeld is het feit dat deze regering de klok terugdraait inzake het beleid rond vergroening van bedrijfswagens. Verschillende politieke partijen verwijzen graag naar België als "slechtste leerling in de klas in Europa". Wat dit dossier betreft, verwijst Europa naar België om er een voorbeeld aan te nemen als het gaat over vergroening van bedrijfswagens. En dat wordt nu dus teruggedraaid. Dit is onbegrijpelijk.

Vivaldi heeft met een slecht systeem toch een vergroening van de vloot tot stand kunnen brengen. Bedrijven hebben duidelijkheid gekregen en hebben zich wendbaar getoond om hun bedrijfswagens te vergroenen. Zij krijgen nu het deksel op de neus, want de klok wordt teruggedraaid. Hybride wagens worden opnieuw toegelaten. Een slecht signaal voor het klimaat, maar ook voor de bedrijven. Rechtsonzekerheid is voor bedrijven nefast. Deze gang van zaken wordt ten eerste betreurd.

Het lid stelt enkele concrete vragen.

In verband met sociale leasing is de vraag tegen wanneer het onderzoek naar fiscale steunmaatregelen wordt opgestart en tegen wanneer wordt het afgerond? Komt er afstemming met de gewesten?

L'intervenante est convaincue qu'une collaboration très constructive pourra avoir lieu au sein de la commission.

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) fait observer que la mobilité et les transports jouent un rôle de plus en plus important dans la recherche de solutions au dérèglement climatique. L'intervenant se félicite dès lors qu'un seul ministre soit à présent en charge de ces deux domaines. Il faut espérer que cela permettra d'enregistrer des avancées.

En examinant le volet mobilité, on constate que cette approche se traduit par des intentions politiques concrètes qui ne sont pas critiquables en soi. L'intervenant cite notamment à cet égard la volonté d'étudier les possibilités d'introduire un leasing social et de rendre le covoiturage plus intéressant pour tous.

Mais dans le même temps, ce gouvernement prend des mesures totalement contradictoires dans d'autres domaines politiques. Le diesel professionnel est ainsi maintenu, ce qui va entièrement à l'encontre de la mesure visant à stimuler l'utilisation de camionnettes et camions électriques qui figure dans l'exposé d'orientation politique relatif à la Mobilité. Le gouvernement réduit ainsi à néant ses propres mesures fiscales écologiques.

L'intervenant cite encore un autre exemple: le gouvernement revient en arrière en ce qui concerne la politique de verdissement des voitures de société. Différents partis se plaisent à classer la Belgique dans la catégorie des plus mauvais élèves de l'Union européenne. Mais en l'occurrence, notre pays est cité en exemple par l'Europe pour ce qui est du verdissement des voitures de société. L'intervenant ne comprend pas que l'on fasse à présent marche arrière.

La Vivaldi est parvenue à verdir le parc automobile malgré un mauvais système. Les entreprises ont obtenu la clarté et se sont montrées disposées à verdir leurs voitures de société. Mais aujourd'hui, c'est la désillusion, car on assiste à un revirement. Les voitures hybrides seront de nouveau autorisées. C'est un mauvais signal pour le climat, mais aussi pour les entreprises. Car l'insécurité juridique nuit aux entreprises. Cette évolution est regrettable au plus haut point.

Le membre pose encore quelques questions concrètes.

S'agissant du leasing social, dans quel délai l'examen des mécanismes fiscaux de soutien débutera-t-il et quand sera-t-il finalisé? Y aura-t-il un alignement sur les Régions?

Inzake het mobiliteitsbudget: tegen wanneer verwacht de minister een hervorming van het mobiliteitsbudget? Worden daarin de maatregelen rond het inbrengen van huur en hypothecaire aflossingen uitgebreid?

De maatregel om enkel plug-in hybrides te begunstigen die effectief worden opgeladen: tegen wanneer mogen concrete maatregelen worden verwacht?

Komt er een nieuwe versie van het federale fietsplan *Be Cyclist*? Het is niet echt duidelijk in de beleidsverklaring of dat nu wordt voortgezet of niet.

Op het vlak van verkeersveiligheid is het positief dat deze regering nul verkeersdoden nastreeft. Er zijn ook enkele concrete maatregelen die de spreker zeker kunnen bekoren. Zo is het onderzoek naar de mogelijkheid om doodslag in het verkeer op te nemen in de wetgeving positief. Ook de informatiedoorstroming en een traject richting digitaal rijbewijs zoals opgenomen in de beleidsverklaring Binnenlandse Zaken zijn belangrijke werven. Ook het aanpakken van gsm achter het stuur is een positieve maatregel.

Net daarom is het wel opvallend dat een belangrijke maatregel die een positief effect zou kunnen hebben op het terugdringen van verkeersslachtoffers ontbreekt, nl. nultolerantie voor alcohol in het verkeer.

De minister geeft aan dat een van de speerpunten van zijn verkeersveiligheidsbeleid het rijden onder invloed van drank en drugs is. Uit onderzoek van VIAS, een instelling waar de minister terecht hoog mee oploopt, blijkt dat door het invoeren van nultolerantie men jaarlijks 10 à 17 doden en 150 à 350 gewonden kunnen vermijden in ons verkeer. Steunt de minister nultolerantie in het verkeer?

Op 1 september 2026 zou de nieuwe Code van de openbare weg in werking moeten treden, een belangrijk instrument voor de verkeersveiligheid. Deze hangt samen met de Brusselse Code van de openbare weg, het Vlaams verkeersreglement en de Waalse Code van de openbare weg, die gelijktijdig in werking moeten treden. De Waalse Code van de Openbare weg is er nog niet. Wanneer verwacht de minister deze Waalse code? Heeft de minister daar afspraken over met zijn Waalse collega's? Komt de datum van 1 september in het gedrang?

Over de aanpak van recidive (beter bekend als het rijbewijs met punten) zegt de beleidsverklaring dat "de drempel om te verschijnen alsook de verschijningsmodaliteiten

En ce qui concerne le budget mobilité, dans quel délai le ministre prévoit-il une réforme de celui-ci? Les mesures concernant l'apport du loyer et des remboursements hypothécaires seront-elles élargies?

S'agissant de la volonté de ne favoriser que les plug-in hybrides qui sont effectivement rechargées, dans quel délai peut-on espérer des mesures concrètes?

Une nouvelle version du plan vélo fédéral *Be Cyclist* verra-t-elle le jour? L'exposé d'orientation politique n'indique pas clairement si celui-ci sera poursuivi ou non.

Dans le domaine de la sécurité routière, il est positif que ce gouvernement poursuive l'objectif de "zéro mort" sur les routes. L'intervenant peut également adhérer à quelques mesures concrètes, telles que l'examen de la possibilité de faire figurer l'homicide routier dans la législation. De même, la circulation des informations et la mise en place d'un processus permettant de parvenir à un permis de conduire numérique, tels qu'ils figurent dans l'exposé d'orientation politique du ministre de l'Intérieur, sont des chantiers majeurs. Il se réjouit également que l'on s'attaque à l'utilisation du GSM au volant.

Il est dès lors surprenant qu'une mesure essentielle de nature à contribuer à réduire le nombre de victimes de la route soit absente, à savoir la tolérance zéro envers l'alcool au volant.

Le ministre indique que l'un des fers de lance de sa politique de sécurité routière concerne la conduite sous l'influence de l'alcool et de la drogue. Il ressort d'une étude de l'institut VIAS, dont le ministre vante à juste titre les mérites, que l'instauration d'une tolérance zéro permettrait chaque année d'épargner 10 à 17 vies et de déplorer de 150 à 350 blessés en moins sur nos routes. Le ministre soutient-il la tolérance zéro au volant?

Le 1^{er} septembre 2026, le nouveau Code de la voie publique devrait entrer en vigueur. Il s'agira d'un instrument majeur en matière de sécurité routière. Ce Code sera lié au Code bruxellois de la voie publique, au Code de la route flamand et au Code wallon de la voie publique, lesquels devront entrer en vigueur concomitamment. Le Code wallon de la voie publique fait encore défaut. D'après le ministre, quand sera-t-il disponible? Le ministre a-t-il conclu des accords à ce sujet avec ses collègues wallons? La date du 1^{er} septembre est-elle remise en question?

S'agissant de la lutte contre la récidive (plus connue sous la dénomination de permis à points), l'exposé d'orientation politique indique que "le seuil de comparaison

met alle betrokken partners zullen moeten worden bepaald en in de wet worden vastgelegd”.

Dit doet toch wel de wenkbrauwen fronsen. In het regeerakkoord was dit veel duidelijker. Daarin staat het volgende: “Op basis van de veelplegersdatabank zullen verkeersovertreders automatisch voor een politierechtbank gedagvaard worden wanneer ze binnen een termijn van de laatste 3 jaar te veel overtredingen begaan hebben. De drempel om automatisch voor de politierechtbank te verschijnen, bovenop de sancties die vandaag de dag al bestaan, leggen we op 8 snelheidsovertredingen in de voorbije 3 jaar van meer dan 20 km/u te snel in de bebouwde kom, zone 30 of schoolomgevingen, 30 km per uur te snel op andere wegen, 40 km per uur op de autostrade, minstens 3x gebruik van elektronische apparatuur achter het stuur in de laatste 3 jaar, minstens 2x sprake van alcoholintoxicatie in de laatste 3 jaar, of een combinatie van minstens 5 snelheidsovertredingen zoals hiervoor aangegeven met ten minste 1 overtreding van de derde graad.”

Waarom is dit plots veel vager in uw beleidsverklaring? Waarom worden de bepalingen zoals opgenomen in het regeerakkoord niet aangehouden? Kan de minister expliciet bevestigen dat de modaliteiten zoals ze in het regeerakkoord staan nog steeds van toepassing zijn?

Aangaande het spoorwegverkeer lijkt de minister zijn voorganger erg erkentelijk te zijn. Deze heeft met het openbaredienstcontract van de NMBS en het performantiecontract van Infrabel het beleid weer op het goede spoor gekregen. De minister wil het werk dat zijn voorganger uitrolde voortzetten, en de ambities die vasthingen aan de openbaredienstcontracten ook effectief uitvoeren. In dat contract is ook een verbetering van het treinaanbod opgenomen, nl. een toename van het aantal treinen met 10 % over een periode van 10 jaar (van 83,4 miljoen tot 91,6 miljoen kilometer). Concreet zou dit moeten betekenen dat er meer treinen gaan rijden in de week en in het weekend. Het treinaanbod zou sterk worden uitgebreid, met treinen die vroeger en later rijden, vooral in de buurt van grote steden. Op alle lijnen zouden twee extra uren dienstverlening worden geboden, vier extra uren op de belangrijkste spoorlijnen en rond de grote steden en tot 5 uur voor het S-net in Brussel, vergeleken met het huidige gemiddelde van 14 uur dienstverlening per etmaal. Onderschrijft de minister ook deze ambitie?

ainsi que les modalités de comparution devront être précisés avec tous les partenaires concernés et être inscrits dans la loi”.

Cet extrait de l'exposé d'orientation politique ne manque pas de faire sourciller. L'accord de gouvernement est beaucoup plus clair à cet égard: “Sur la base de la banque de données des délinquants de la route récidivistes, les contrevenants seront automatiquement convoqués devant un tribunal de police s'ils ont commis trop d'infractions au cours des trois dernières années. Nous fixons le seuil de comparution devant le tribunal de police, en plus des sanctions qui existent déjà aujourd'hui, à huit excès de vitesse au cours des trois dernières années de plus de 20 km/h en agglomération, dans une zone 30, aux abords des écoles, ou en cas d'excès de vitesse de 30 km/h sur d'autres routes, ou en cas d'excès de vitesse de 40 km/h sur l'autoroute, à l'utilisation d'appareils électroniques au volant au moins à trois reprises au cours des trois dernières années, à une intoxication alcoolique à au moins deux reprises au cours des trois dernières années, ou une combinaison d'au moins cinq excès de vitesse comme indiqué précédemment avec au moins une infraction du troisième degré.”

Pourquoi la formulation de ce point est-elle soudain beaucoup plus vague dans la note d'orientation politique du ministre? Pourquoi les dispositions telles qu'elles figurent dans l'accord de gouvernement ne sont-elles pas maintenues? Le ministre peut-il confirmer de manière explicite que les modalités, telles qu'elles sont fixées dans l'accord de gouvernement, sont toujours d'application?

En ce qui concerne le trafic ferroviaire, le ministre paraît être très reconnaissant envers son prédécesseur. Ce dernier a remis la politique sur la bonne voie grâce au contrat de service public de la SNCB et au contrat de performance d'Infrabel. Le ministre souhaite poursuivre le travail que son prédécesseur a initié ainsi que mettre en œuvre dans les faits les ambitions qui étaient liées aux contrats de service public. Il y est prévu d'améliorer l'offre de trains, et plus précisément d'augmenter de 10 % le nombre de trains sur une période de 10 ans (de 83,4 millions à 91,6 millions de kilomètres). Concrètement, cela devrait se traduire par une augmentation du nombre de trains en semaine et le week-end. L'offre de trains serait considérablement renforcée en faisant circuler des trains plus tôt et plus tard, surtout à proximité des grandes villes. Deux heures de service supplémentaires seraient proposées sur toutes les lignes, quatre heures supplémentaires sur les principales lignes ferroviaires et autour des grandes villes et jusqu'à 5 heures sur le réseau S bruxellois, par rapport à la moyenne actuelle de 14 heures de service par période de 24 heures. Le ministre souscrit-il également à cette ambition?

In de begrotingstabel die het regeerakkoord begeleidde is een besparing af te lezen van in totaal 675 miljoen euro deze zittingsperiode door “efficiëntiewinsten in de structuren van de NMBS”. De regering wil HR Rail ontmantelen door de taken over te hevelen naar Infrabel en NMBS zelf. Hoeveel zal deze operatie kosten, dan wel opleveren? Hoe wordt deze operatie gerealiseerd? Met welke andere maatregelen zal de minister de besparing van 675 miljoen euro realiseren? Kan de minister garanderen dat de dienstverlening en de ambities opgenomen in het openbaredienstcontract niet in het gedrang komen?

In de beleidsverklaring stelt de minister een strikte monitoring van de contracten tussen de staat en de NMBS en Infrabel voor. De fractie Ecolo-Green heeft de minister reeds geïnterpelleerd over de gebrekkige bediening van de stad Mortsel en Antwerpen. Nog slechts één trein rijdt vanuit Mortsel naar Brussel en voor Antwerpen nog maar drie rechtstreekse treinen. Dit gaat expliciet in tegen de beheersovereenkomst waar voor Mortsel twee treinen en voor Antwerpen vier rechtstreekse treinen naar Brussel voorzien zijn. Vandaar de vraag op welke manier de minister de NMBS hierop gaat aanspreken en samen met hen naar een oplossing zoeken? Dit is meteen een prima testcase voor zijn voornemen om de contracten tussen de staat en de NMBS en Infrabel strikt te monitoren.

Dit is natuurlijk het gevolg van een groter probleem: de NMBS die bewust gekozen heeft voor de Eurocity Direct, terwijl ze zeer goed wist wat de consequenties waren voor het binnenlands treinverkeer. In Antwerpen, in Mortsel, maar ook in de rest van het land (Erembodegem, Sint-Niklaas, de Kempen, de provincie Limburg, ...). Op welke manier zal de minister werk maken van een nieuw afwegingskader tussen nationale en internationale treinen?

De minister bevestigt de gesloten beheerscontracten. Tegelijk spreekt hij ook over het leggen van “nieuwe” accenten met de ambitie “om het spoorwegsysteem efficiënter te maken”. Over welke nieuwe accenten voor het beheerscontract gaat het dan?

De spreker is het met de minister eens dat de zorgwekkende trend van een toename van het aantal treinen dat geheel of gedeeltelijk wordt afgeschaft, in real time of preventief, wegens infrastructuurwerkzaamheden of om andere redenen, een halt wordt toegeroepen. Hoe langer hoe meer worden reizigers uit de Kempen ook geconfronteerd met een trein die onderweg geplande stops zoals Vilvoorde, Mechelen, Lier, Herentals, ... gewoonweg overslaat. Op welke manier wordt dit vandaag

Il apparaît, à l'examen du tableau budgétaire annexé à l'accord de gouvernement, qu'une économie s'élevant à un total de 675 millions d'euros sera réalisée au cours de cette législature grâce à des “gains d'efficacité dans les structures de la SNCB”. Le gouvernement veut démanteler HR Rail en transférant ses tâches à Infrabel et à la SNCB elles-mêmes. Quel sera le coût ou le gain généré par cette opération? Quelles seront les modalités de cette opération? Par quelles autres mesures le ministre réalisera-t-il l'économie de 675 millions d'euros? Le ministre peut-il garantir que le service et les ambitions figurant dans le contrat de service public ne seront pas remis en cause?

Dans l'exposé d'orientation politique, le ministre propose un suivi rigoureux des contrats passés entre l'État et la SNCB et Infrabel. Le groupe Ecolo-Groen a déjà interpellé le ministre au sujet de l'offre lacunaire de trains à Mortsel et à Anvers. Seul un train part encore de Mortsel à destination de Bruxelles et, s'agissant d'Anvers, il ne reste plus que trois trains directs. Cette situation est manifestement contraire au contrat de gestion, qui prévoit deux trains au départ de Mortsel et quatre trains direct au départ d'Anvers à destination de Bruxelles. C'est pourquoi on est en droit de se demander de quelle manière le ministre interpellera la SNCB à ce sujet et comment il recherchera une solution avec elle? Il s'agit également d'un excellent test de son intention d'effectuer un suivi strict des contrats conclus entre l'État et la SNCB et Infrabel.

Tout cela résulte naturellement d'un problème plus vaste, à savoir le fait que la SNCB a délibérément opté pour l'Eurocity Direct, alors qu'elle connaissait parfaitement les conséquences de ce choix sur le trafic ferroviaire intérieur à Anvers, à Mortsel, mais aussi dans le reste du pays (Erembodegem, Saint-Nicolas, la Campine, la province de Limbourg, etc.). Comment le ministre s'y prendra-t-il pour rééquilibrer l'offre de trains nationaux et de trains internationaux?

Le ministre confirme les contrats de gestion qui ont été conclus. Il ajoute que l'objectif sera d'y apporter de “nouveaux accents avec l'ambition de rendre le système ferroviaire plus efficace”. Quels seront précisément les nouveaux accents apportés aux contrats de gestion?

L'intervenant partage l'avis du ministre selon lequel il convient de mettre fin à l'augmentation inquiétante du nombre de trains supprimés, totalement ou partiellement, en temps réel ou préventivement, en raison de travaux d'infrastructure ou pour d'autres raisons. À titre d'exemple, il arrive de plus en plus souvent que des voyageurs en provenance de la Campine soient confrontés à des trains qui ne s'arrêtent tout simplement pas en cours de route à des arrêts prévus sur leur itinéraire, notamment

gemonitord? Deze volledig of gedeeltelijk afgeschafte zitten alleszins niet in de stiptheidscijfers. Hoe wordt de monitoring en de rapportering daarvan gedaan?

In de beleidsverklaring staat: “Het spoor maakt de snelle, energiezuinige en ruimtebesparende verplaatsing van grote reizigersstromen, vooral over lange afstanden, tussen en binnen grote stedelijke centra mogelijk.” België, en dan vooral Vlaanderen, is bekend voor de verspreide bebouwing die sinds de jaren vijftig is ontstaan. Hierdoor zijn er ook heel wat stations buiten de grote steden waarvan heel wat mensen afhankelijk zijn en die belangrijk zijn voor de *modal shift*. Kan de minister bevestigen dat ook deze stations belangrijk zijn voor snelle, energiezuinige en ruimtebesparende verplaatsingen? De minister wil, door samenwerkingsverbanden te zoeken met gewestelijke vervoersbedrijven, dat mensen die in plattelandsgebieden wonen of ver van stations kunnen blijven rekenen op hoogwaardig openbaar vervoer om zich naar hun bestemming te begeven. Kan de minister bevestigen dat dit bovenop het bestaande aanbod van NMBS komt en niet in de plaats ervan?

De minister zegt: “het aanbod moet de ontwikkelingen in de vraag ondersteunen”. Hoe precies zal de vraag worden bepaald? Die vraag is moeilijk te meten als er nog geen aanbod is. Kan de minister toelichten hoe hij dat zal organiseren?

Wat de luchtvaart betreft, heeft deze regering zichzelf tot doel gesteld om de luchtvaart te verduurzamen en te komen tot een stabiel wettelijk kader voor de luchtvaart. Het trachten te komen tot een kerosine taks is een werk van lange adem. Hopelijk gaat de regering steun zoeken en vinden bij Europese partners om dit te kunnen verwezenlijken. De fractie Groen-Ecolo steunt in elk geval zo'n initiatief.

De federale regering heeft zich ook tot doel gesteld een vliegwet uit te tekenen, die zorgt voor een faire spreiding van het vliegverkeer. De heer Bert Wollants heeft gelijk: de oplossing voor deze problematiek zal niet komen van de rechtbank. Het is de politiek die hierin een beslissing zal moeten nemen. De werkgroep die daartoe wordt opgericht zal bestaan uit internationale experts, vertegenwoordigers van de deelstaten en één vertegenwoordiger per regeringspartij. Worden ook de bewonersgroepen betrokken en de lokale besturen?

Vilvorde, Malines, Lierre, Herentals, etc. Quel suivi est-il mis en place à l'heure actuelle? Ces trains totalement ou partiellement supprimés ne sont en tout cas pas inclus dans les statistiques de ponctualité. Comment le suivi et le *reporting* seront-ils assurés dans ce cadre?

Le membre poursuit en citant l'extrait suivant de l'exposé d'orientation politique: “Les chemins de fer permettent de déplacer de manière rapide et économe en énergie et en espace des flux importants de voyageurs, notamment sur de longues distances, entre les grands centres urbains et à l'intérieur de ceux-ci.” La Belgique, en particulier la Flandre, est connue pour son urbanisation dispersée depuis les années 1950. Il existe donc également de nombreuses gares en dehors des grandes villes, dont dépendent de nombreuses personnes et qui sont importantes pour le transfert ou report modal (*modal shift*). Le ministre peut-il confirmer l'importance de ces gares pour permettre aux voyageurs de se déplacer “de manière rapide et économe en énergie et en espace”? Par ailleurs, le ministre souhaite trouver des synergies avec les opérateurs de transport régionaux afin que les habitants des zones rurales ou éloignées des gares puissent compter sur des transports publics de qualité pour se rendre à leur destination. Le ministre peut-il confirmer que cette offre s'ajoutera aux services existants de la SNCB et qu'elle ne vise pas à les remplacer?

Le ministre indique que l'offre doit “soutenir les évolutions de la demande”. Comment la demande sera-t-elle évaluée exactement? On peut difficilement répondre à cette question s'il n'y a pas encore d'offre. Le ministre peut-il expliquer comment il compte s'y prendre?

En ce qui concerne le transport aérien, le gouvernement actuel s'est fixé pour objectif de rendre ce secteur plus durable et de l'assortir d'un cadre légal stable. La volonté de taxer le kérosène exigera un travail de longue haleine. Il reste à espérer que le gouvernement cherchera et trouvera le soutien de ses partenaires européens pour y parvenir. Quoi qu'il en soit, le groupe Ecolo-Groen soutiendra cette initiative.

Le gouvernement fédéral s'est également fixé pour objectif d'élaborer une “loi aérienne” qui garantira une répartition équitable du trafic aérien. L'intervenant rejoint M. Bert Wollants en affirmant que la solution à ce problème ne viendra pas des tribunaux. Il revient aux responsables politiques de prendre une décision à ce sujet. Le groupe de travail qui sera constitué à cet effet sera composé d'experts internationaux, de représentants des entités fédérées et d'un représentant de chaque parti du gouvernement. Les associations de riverains et les pouvoirs locaux y seront-ils également associés?

Ook de gewesten zullen nodig zijn. Tijdens de vorige legislatuur was er een overlegplatform voor de geluidshinder, met ook vertegenwoordiging van de drie gewestelijke regeringen. Een van de deelstaten, het Vlaamse Gewest, stelde zich toen niet echt constructief op. Welke garanties zijn er dat dit nu wel zal gebeuren?

Is het niet zo dat een leidend principe van een vliegwet een billijke spreiding moet zijn van de vluchten over de verschillende bevolkingsgroepen, uiteraard binnen de technische beperkingen die bestaan. Niet alle politieke partijen onderschrijven immers dat principe. Wat denkt de minister heel expliciet?

Gaat de minister iets ondernemen om de korte vluchten aan te pakken? Denkt hij aan een verbod? Is hij van plan een HST in te richten tussen de luchthaven van Zaventem en de luchthavens van Amsterdam, Parijs, Frankfurt om deze korte vluchten te vervangen?

De federale overheid neemt de kosten voor skeyes op zich voor regionale luchthavens, maar niet voor Zaventem. Dat creëert oneerlijke concurrentie, en getuigt van verdoken overheidssteun. Zal hij stappen ondernemen om de kosten voor luchtverkeersleiding ook aan de regionale luchthavens door te rekenen? Nu is de federale overheid nog gebonden door het achterhaalde samenwerkingssakkoord uit 1989 om de luchtverkeersleiding van de regionale luchthavens te betalen.

Ter zake van de militaire mobiliteit stelt de minister terecht dat België een relatief klein maar erg druk luchtruim heeft, waardoor de komst van de F-35 het land voor problemen plaatst. Vanuit militaire hoek is bijna twee jaar geleden gevraagd om minimaal het Oost-Belgische luchtruim (circa 1/3 van het Belgisch luchtruim) elke dag in de voormiddag gedurende een uur te sluiten voor bestemmingsverkeer en passerend luchtverkeer. Daar is nog steeds geen oplossing voor. Welke mogelijkheden ziet de minister hieromtrent? Is het niet gewoon onmogelijk om in het Belgisch luchtruim te oefenen, wanneer zo'n groot deel van het luchtruim moet worden afgesloten? Wat is de mening van de minister daarover?

Nog een laatste vraag om af te sluiten: militaire mobiliteit is belangrijk voor een ontvangend en doorvoerland als België. De minister van Defensie spreekt in zijn beleidsverklaring over spoorinvesteringen voor duaal gebruik (civiel en militair). Schuift dit bepaalde

Les Régions auront également un rôle à jouer. Sous la législature précédente, il existait une plateforme de concertation sur les nuisances sonores au sein de laquelle les trois gouvernements régionaux étaient également représentés. L'une des entités fédérées, la Région flamande, ne faisait toutefois pas preuve d'une attitude vraiment constructive à l'époque. Comment le ministre peut-il garantir qu'il n'en sera plus ainsi?

N'est-il pas vrai que l'un des principes directeurs d'une loi aérienne devrait être une répartition équitable des vols entre les différents groupes de population, en tenant compte bien entendu des contraintes techniques existantes? Tous les partis politiques n'adhèrent en effet pas à ce principe. Qu'en pense précisément le ministre?

Par ailleurs, le ministre compte-t-il prendre des mesures pour s'attaquer aux vols de courte distance? Envisage-t-il de les interdire? A-t-il l'intention de mettre en place un train à grande vitesse entre l'aéroport de Zaventem et les aéroports d'Amsterdam, de Paris et de Francfort pour remplacer ces vols de courte distance?

L'autorité fédérale prend à sa charge les coûts de skeyes dans les aéroports régionaux, mais pas à Zaventem, ce qui crée une concurrence déloyale et témoigne d'une aide publique déguisée. Le ministre prendra-t-il des mesures pour répercuter également les coûts du contrôle du trafic aérien sur les aéroports régionaux? L'autorité fédérale est encore liée actuellement par l'accord de coopération obsolète de 1989, en vertu duquel elle doit assumer financièrement le contrôle du trafic aérien des aéroports régionaux.

Pour ce qui est de la mobilité militaire, le ministre indique à juste titre que la Belgique dispose d'un espace aérien relativement restreint mais très fréquenté, de sorte que l'arrivée des F-35 exposera notre pays à de nouveaux problèmes. Il y a près de deux ans, la Défense a demandé que l'espace aérien belge soit fermé au moins à l'est (environ un tiers de l'espace aérien belge) pendant une heure chaque matin pour le trafic aérien local et de passage. Aucune solution n'a encore été trouvée à ce jour. Quelles possibilités le ministre entrevoit-il à cet égard? N'est-il pas tout simplement impossible d'effectuer des exercices dans l'espace aérien belge lorsqu'une si grande partie de cet espace doit être fermée? Quel est l'avis du ministre à ce sujet?

Le membre souhaite poser une dernière question en guise de conclusion: la Belgique joue un rôle stratégique dans le domaine de la mobilité militaire en tant que pays destinataire et pays de transit. Dans son exposé d'orientation politique, le ministre de la Défense parle

spoorprojecten naar voor? Kan de minister uitleggen wat daarvan precies de impact is op zijn plannen?

Om af te ronden stelt de spreker dat de samenhang tussen de verschillende thema's in deze beleidsverklaring niet altijd heel duidelijk is. Het gevolg daarvan is dat maatregelen elkaar soms tegenspreken en dat de richting van deze regering in het mobiliteitsbeleid vaak zoek is. Bovendien worden de beleidsmaatregelen zelden concreet. Het gaat heel vaak over het onderzoeken van maatregelen, zonder duidelijke tijdslijn. Hopelijk komt hier zeer snel verandering in en zal een en ander zich snel concretiseren, zodat het echte debat kan worden opgestart.

Mevrouw Sarah Schlitz (Ecolo-Groen) stelt tevreden vast dat de beleidsverklaring in de lijn ligt van het beleid van de vorige minister van Mobiliteit, namelijk het nastreven van de hoofddoelstellingen die tijdens de vorige legislatuur werden vastgelegd en voorbereid. Het is geruststellend dat de minister een aantal projecten verderzet, zoals Visie 2040, het spoorcontract en de doelstellingen inzake toegankelijkheid, stiptheid, uitbreiding van diensten, betere klantenservice en het vergroten van het aandeel van de trein in de reistrajecten.

De spreekster denkt daarbij ook aan het plan inzake vrachtvervoer om in samenwerking met de bedrijfswereld meer goederen per spoor te vervoeren, wat een essentiële uitdaging is. Ze haalt ook het project *All for zero* aan om in samenwerking met andere verantwoordelijken en met de deelstaten het aantal verkeersslachtoffers voort te verminderen, alsook de beheersovereenkomst met *skeyes*, met daarin het streven om de milieu-impact van de luchtvaart te verminderen en de situatie van mensen die onder vluchtroutes wonen te verbeteren.

Veranderingen in mobiliteit vergen tijd en het is belangrijk om daarbij een duidelijke koers aan te houden, met doelen zoals voorgesteld in de beleidsverklaring. Dat is ook van belang voor de economische stabiliteit van het land. Beslissingen over mobiliteit hebben immers een invloed op tal van andere beslissingen, zowel op het vlak van de locatie van woningen en bedrijven als met betrekking tot de keuzes die de gemeenten en de gewesten maken.

Toch zijn er ook duidelijke tegenstrijdigheden tussen de verklaarde intenties aan de ene kant en de cijfers aan de andere kant, die niet overeenkomen met de uitgesproken ambities. Dat zal op een bepaald moment problemen opleveren. De minister legt bijvoorbeeld niet uit

d'investissements ferroviaires à double usage (civil et militaire). Certains projets ferroviaires seront-ils prioritaires? Quelle incidence exacte ces projets ferroviaires auront-ils sur les projets du ministre?

L'intervenant conclut en indiquant que les liens entre les différents thèmes abordés dans cet exposé d'orientation politique ne sont pas toujours très clairs. Il s'ensuit que certaines mesures se contredisent parfois et que la voie qui sera empruntée par ce gouvernement en matière de mobilité est souvent impénétrable. Les mesures politiques envisagées sont en outre rarement concrètes, mais il s'agit très souvent de mesures qui seront examinées sans calendrier précis. Il reste à espérer que la situation évoluera très rapidement et que le tout sera concrétisé prochainement, afin que le véritable débat puisse commencer.

Mme Sarah Schlitz (Ecolo-Groen) estime qu'il est positif de pouvoir constater que l'exposé d'orientation politique s'inscrit dans la continuité de l'action du ministre précédent de la Mobilité, à savoir la poursuite de grands objectifs fixés et préparés lors de la législature précédente. Il est rassurant que le ministre poursuit un certain nombre de projets, comme la Vision 2040, le contrat ferroviaire et les objectifs en matière d'accessibilité, de ponctualité, d'extension de services, de meilleurs services aux clients, ou encore de l'augmentation de la part modale.

L'intervenante pense aussi au plan fret, en collaboration avec le monde de l'entreprise, pour transporter davantage de marchandises par rail, qui est un enjeu essentiel, et au projet "All for Zero", pour poursuivre la diminution du nombre de victimes de la route, en collaboration avec d'autres responsables et les entités fédérées, ou encore, au contrat de gestion avec *skeyes*, qui vise à diminuer l'impact environnemental de l'aviation et à améliorer la situation des populations qui sont survolées.

Pour changer la mobilité, il faut du temps, et il est important de garder des caps comme ceux qui ont été présentés. C'est aussi important pour la stabilité économique du pays, parce que les décisions en matière de mobilité impactent des tas de décisions, aussi bien en matière de localisation des logements, des entreprises, des choix des communes et des Régions.

Pourtant, il y a également des contradictions évidentes entre les intentions déclarées d'une part et les chiffres d'autre part, qui ne sont pas à la hauteur des ambitions affichées. À un moment, ça va coïncider. Ainsi, le ministre n'explique pas comment il entend combiner

hoe hij zijn ambities voor de spoorwegen wil verzoenen met een logica van doorgedreven bezuinigingen, die zal leiden tot een vermindering van meer dan 600 miljoen euro op de meerjarenbegrotingen voor de NMBS of Infrabel. In zijn reacties in de media en in het Parlement probeert de minister de impact te minimaliseren, maar het is heel belangrijk om het kind bij naam te noemen. De communicatie over de keuzes die zullen worden gemaakt, wordt uitgesteld.

Die keuzes zullen nochtans pijnlijk zijn, zowel voor de mobiliteit en de toegankelijkheid als voor de werknemers en de reizigers. Dus hoe zal de minister voorkomen dat de ambities op het gebied van vernieuwing van apparatuur, verbetering van de toegankelijkheid of uitbreiding van het aanbod worden uitgesteld? Hoe wil de minister voorkomen dat de investeringen in het GEN opnieuw op de lange baan worden geschoven, terwijl alles klaarligt om die werken te voltooien? Dezelfde vraag rijst met betrekking tot de investeringen in de haven van Antwerpen en op het traject Namen-Luxemburg.

Wat de sociale rechten van de spoorwerkers betreft, gaat de minister de verantwoordelijkheid voor de stakingen uit de weg, ondanks het feit dat hij het record van de meeste stakingen in minder dan twee maanden tijd op zijn naam heeft staan. Uiteraard is de minister niet bevoegd voor pensioenen, maar hij is wel belast met de voogdij over de NMBS. Het is dan ook zijn taak om het bijzondere statuut van het rijdend personeel van de NMBS te verdedigen en uit te leggen dat dit personeel moet voldoen aan strikte loopbaanvoorwaarden om vroeger in aanmerking te komen voor een pensioen. Deze medewerkers kloppen lange dagen en dragen een grote verantwoordelijkheid. Vervroegde uittreding heeft een aanzienlijke impact op het bedrag van het pensioen van de werknemer. De beste manier om een staking te voorkomen is dus om aan de kant van de werknemers te gaan staan en niet de notaris te zijn van wat het regeerakkoord schrijft over de aan de NMBS opgelegde bezuinigingen. Om dezelfde reden zou het beter zijn om de toegangsvoorwaarden tot het pensioen voor het rijdend personeel van de NMBS niet mee in twijfel te trekken. Het is te gemakkelijk om zich te verschuilen achter het regeerakkoord, de minister van Pensioenen of de minister van Begroting.

Mobiliteit mag dan misschien niet zwaar wegen voor de politieke partij waartoe de minister behoort, toch moet hij er een cruciaal thema van maken en ervoor vechten. Verder zijn er nog de projecten die echt problematisch zijn voor de toekomst en die grenzen aan provocatie, zoals de *one man car*, waarin het belang van de treinbegeleiders voor de veiligheid van de reizigers, de stiptheid en de toegankelijkheid volledig wordt genegeerd.

les ambitions pour le rail avec une logique d'austérité poussée, qui conduira à des prélèvements de plus de 600 millions sur les budgets pluriannuels fixés pour la SNCB ou Infrabel. Dans ses réponses aux médias et au Parlement, le ministre tente de minimaliser l'impact, or il est essentiel de parler de l'éléphant dans la pièce. La communication sur les choix qui seront posés est reportée.

Il n'empêche qu'ils seront douloureux pour la mobilité, pour l'accessibilité et pour les travailleurs ou les voyageurs. Alors, comment le ministre évitera un report des ambitions en termes de renouvellement du matériel, d'amélioration de l'accessibilité ou d'extension de l'offre? Comment le ministre évitera un nouveau report des investissements dans le RER, alors que tout est prévu pour finaliser ces travaux, mais aussi au Port d'Anvers ou sur l'axe Namur-Luxembourg?

En ce qui concerne les droits sociaux des travailleurs du rail, le ministre esquive la responsabilité des grèves, alors qu'il détient le record du nombre de grèves en moins de deux mois. Bien entendu, le ministre n'est pas compétent en matière de pensions, mais il a cependant la tutelle sur la SNCB et c'est à lui de défendre le statut particulier du personnel roulant de la SNCB, d'expliquer que ce personnel doit répondre à des conditions strictes de carrière active pour avoir accès plus rapidement à une pension. Ce personnel travaille avec des horaires particuliers et se voit investi de responsabilités importantes. Un départ plus rapide entraîne des conséquences lourdes sur le montant de la pension du travailleur. Dès lors, la meilleure façon d'éviter la grève est de se mettre aux côtés des travailleurs et de ne pas être le notaire de l'accord du gouvernement pour ce qui concerne les coupes budgétaires qui seront infligées à la SNCB et de ne pas faciliter la remise en cause des conditions d'accès à la pension du personnel roulant de la SNCB. C'est trop facile de se retrancher derrière l'accord du gouvernement, derrière le ministre des Pensions ou le ministre du Budget.

Si la mobilité n'est pas importante pour le parti politique dont est issu le ministre, il doit en faire un enjeu majeur et se battre. Et puis, il y a les projets qui sont vraiment problématiques pour le futur, à la limite de la provocation, comme "One Man Car", qui nie totalement l'importance des accompagnateurs pour la sécurité des voyageurs, la ponctualité et l'accessibilité.

Voor de groenen zal dat project altijd onaanvaardbaar zijn. Het is volstrekt onverantwoord om treinen te laten rijden met slechts één bestuurder en zonder begeleider.

Bovendien zal de aangekondigde ontbinding van HR-Rail leiden tot nog minder contact tussen de NMBS en Infrabel, waardoor het voor de werknemers nog moeilijker zal worden om van het ene bedrijf over te stappen naar het andere. Nochtans is dat net wat een goede samenwerking mogelijk maakt. Hoe zit het voor het overige met het statuut van de NMBS-werknemers? Het statuut is een van de belangrijke garanties voor het behoud van de arbeidskwaliteit en van het unitaire karakter van de NMBS. Door mee te gaan in de aloude droom van de Vlaams-nationalisten van de N-VA, werkt de minister mee aan hun project om de NMBS te ontmantelen.

Tot slot komt de spreekster terug op het plan om stations te sluiten op basis van een lijnkadaster en het aantal reizigers. Wat is de echte meerwaarde van dat project? Hoeveel personeel en financiële middelen zullen nodig zijn voor dat kadaster? Ten koste van welke projecten?

Volgens de spreekster gaat het om knoeiwerk waar de minister aan zal meedoen. Dringend daarentegen zijn de digitalisering van de spoorwegen en de afwerking van de catalogus van de digitale treinpaden van Infrabel, veeleer dan tijd, geld en energie te verspillen aan het helpen uitvoeren van de Vlaams-nationalistische agenda, wat de verantwoordelijkheid van de minister zal zijn als hij halsstarrig blijft volhouden aan zijn deelname aan dit project.

Mevrouw Irina De Knop (Open Vld) vindt dat de beleidsverklaring mooie doelstellingen voor ogen heeft, maar de vraag is natuurlijk welke de minister daarvan zou kunnen realiseren. Als ze ook effectief worden gehaald, dan zal het land op het vlak van mobiliteit in België vele stappen vooruit hebben gezet.

Over de spoorwegen bevestigt de beleidsverklaring nogmaals dat de beheerscontracten die gesloten werden met de NMBS en Infrabel tot eind 2032 door deze regering zullen worden gerespecteerd. De nadruk ligt daarbij op het behalen van de doelstellingen die daar zijn opgenomen, zoals 30 % meer reizigers, een stiptheid van meer dan 90 %, een vernieuwing van de helft van het park aan rollend materieel en 30 % minder afgeschafte treinen. Dat is wel wat. De realiteit van de jongste weken is heel anders.

De spreekster hoopt dan ook dat de minister de vakbonden en de NMBS wel op het juiste spoor kan brengen. De laatste berichten daarover zijn jammer genoeg

Pour les écologistes, ce projet-là sera toujours inacceptable. On ne peut pas faire rouler des trains avec un seul conducteur et sans accompagnateur, c'est complètement irresponsable.

Par ailleurs, l'annonce de la dissolution de HR-Rail va conduire à encore diminuer les contacts entre la SNCB d'une part et Infrabel d'autre part et ça va rendre encore plus difficile le passage d'une entreprise à l'autre pour les travailleurs. C'est pourtant ce qui permet une bonne collaboration entre les uns et les autres. Qu'en est-il, du reste, du statut des travailleurs de la SNCB? Cela fait partie des garanties importantes pour le maintien de la qualité de l'emploi et du caractère unitaire de la SNCB. En acceptant ce qui est un vieux fantasme des nationalistes flamands de la N-VA, le ministre participe à leur projet de démantèlement de la SNCB.

Et enfin, comment ne pas ne pas revenir sur le projet de fermeture de gares sur la base d'un cadastre de ligne et en fonction de leur fréquentation. Quelle est réellement la plus-value de ce projet? Combien ce cadastre va-t-il mobiliser en termes de moyens humains et financiers? Et au détriment de quels projets?

Pour l'intervenante, c'est une usine à gaz à laquelle le ministre va contribuer. Alors que l'urgence se situe au niveau de l'informatisation ferroviaire et de la finalisation du catalogue des sillons numériques d'Infrabel, plutôt que de perdre du temps, de l'argent et de l'énergie à poser des jalons en vue de la mise en œuvre de l'agenda nationaliste flamand dont le ministre sera complice s'il s'entête à participer à ce projet.

Mme Irina De Knop (Open Vld) estime que dans son exposé d'orientation politique, le ministre s'est fixé de beaux objectifs, même s'il restera bien entendu à déterminer lesquels le ministre pourra réaliser. Si le ministre parvient effectivement à les réaliser, notre pays aura considérablement progressé en matière de mobilité.

Pour ce qui est du rail, l'exposé d'orientation politique confirme une fois de plus que les contrats de gestion conclus avec la SNCB et Infrabel seront honorés par ce gouvernement jusqu'à la fin de 2032. À cet égard, la priorité sera d'atteindre les objectifs fixés, à savoir une augmentation de 30 % des voyageurs, une ponctualité supérieure à 90 %, le renouvellement de la moitié du parc de matériel roulant et une réduction de 30 % du nombre de trains supprimés. Ce n'est pas rien. La réalité de ces dernières semaines est en revanche bien différente.

L'intervenante espère dès lors que le ministre parviendra à remettre les syndicats et la SNCB sur les rails. Les dernières nouvelles qui circulent à ce sujet ne sont

niet zo gunstig. Positief is dat de financiële middelen die werden uitgetrokken voor deze beide contracten bevestigd worden. Dat is ook nodig om inderdaad die ambitieuze doelstellingen te realiseren en dus die betrouwbare dienstverlening te leveren. Frequentie en comfort zijn nodig om reizigers te overtuigen de shift naar het openbaar vervoer te maken.

Afkomstig zijnde uit Lennik in de Brusselse rand drukt het lid haar tevredenheid uit dat de S-netwerken zullen worden versterkt om de grote steden Brussel, Antwerpen en Gent te bedienen.

Ook daar, jammer genoeg, is de realiteit net even anders, omdat een het aanbod van S-treinen in het Brusselse precies achteruit gaat door de nieuwe IC-trein Brussel-Antwerpen en de implicaties hiervan. Hopelijk kan de minister de contradictie oplossen.

Wat betreft het investeringsbeleid zal met de FOD Mobiliteit en Vervoer, de NMBS en Infrabel werk worden gemaakt van een verbeterde financiële rapportering die kosten en opbrengsten toewijzen per spoorlijn, met een duidelijk onderscheid tussen investeringen die gericht zijn op het goederenvervoer en op het personenvervoer. Dat is een goede zaak, omdat het mogelijk moet zijn om op een zeer kostefficiënte manier te gaan rapporteren en beslissingen te nemen. Vreemd is dat het schrappen van spoorlijnen niet aan bod komt. Dat mag geen taboe zijn.

Indien je inderdaad uitgaat van een kostenbatenanalyse en daarbij zou blijken dat bepaalde spoorlijnen werkelijk niet voldoen, dan worden ze beter geschrapt in plaats van ze ellenlang overeind te blijven houden tegen beter weten in. Daarnaast moet er ook gekeken worden naar een andere financiering, via de gewesten en via de Europese financieringsmogelijkheden.

Er is een duidelijke breuk met de vorige minister van Mobiliteit op het gebied van het vervoersaanbod, waar thans duidelijk wordt gezegd dat dit moet geënt zijn op die noden van de gebruikers van vandaag en morgen. Het aanbod, zegt de minister, moet in de eerste plaats de vraag volgen.

Het uitgangspunt dat een verhoogd aanbod wel zal leiden tot meer reizigers wordt daarbij losgelaten. De spreekster nodigt de minister dan ook uit om daarin verder te gaan.

malheureusement pas très encourageantes. Le point positif est que les moyens financiers alloués à ces deux contrats sont confirmés. Ces moyens seront d'ailleurs nécessaires pour atteindre ces objectifs ambitieux et ainsi fournir des services fiables. La fréquence et le confort sont indispensables pour convaincre les voyageurs d'opter pour les transports en commun.

Originaire de Lennik en périphérie bruxelloise, la membre se réjouit que les réseaux S soient renforcés pour desservir les grandes villes de Bruxelles, d'Anvers et de Gand.

Malheureusement, cet objectif ne cadre encore une fois pas avec la réalité, dès lors que l'offre de trains S à Bruxelles est précisément en recul en raison du nouveau train IC Bruxelles-Anvers et des conséquences qui en découlent. Il reste à espérer que le ministre pourra résoudre cette contradiction.

En ce qui concerne la politique d'investissements, le ministre travaillera avec le SPF Mobilité et Transports, la SNCB et Infrabel à l'amélioration des rapports financiers qui répartissent les coûts et les recettes par ligne ferroviaire en faisant une nette distinction entre les investissements principalement axés sur le transport de marchandises et ceux qui sont essentiellement axés sur le transport de voyageurs. La membre s'en réjouit, car il devrait être possible d'établir les rapports dans une optique très rentable et de prendre des décisions sur cette base. Elle s'étonne par ailleurs que la suppression de lignes ferroviaires ne soit pas abordée. Ces suppressions ne doivent pas être un tabou.

Si le point de départ est effectivement une analyse coûts-bénéfices et qu'il s'avère que certaines lignes ferroviaires ne donnent réellement pas satisfaction, il vaudrait mieux les supprimer plutôt que de les maintenir en service indéfiniment contre toute logique. Il conviendra en outre d'examiner d'autres possibilités de financement, notamment régionales et européennes.

Pour ce qui est de l'offre de transport, l'exposé d'orientation politique à l'examen marque une rupture nette avec la volonté du précédent ministre de la Mobilité. Il y est en effet clairement indiqué que cette offre sera calquée sur les besoins des usagers d'aujourd'hui et de demain, le ministre estimant que l'offre doit avant tout suivre la demande.

Le postulat selon lequel une offre accrue entraînerait une augmentation du nombre de voyageurs est ainsi abandonné. L'intervenante invite donc le ministre à préciser ce point.

Uiteraard is daarbij een belangrijke vraag of effectief treinstations zullen gesloten worden. Het zou gaan over een twintigtal stations. Ook dat mag zeker geen taboe zijn. Efficiëntie is heel belangrijk. De beleidsverklaring is echter op dat vlak eigenlijk niet meer zo duidelijk. Er wordt onder meer verwezen naar het beheerscontract die voorziet in een mogelijkheid om stations te sluiten, mits de Ministerraad hiermee akkoord gaat.

Om even te vergelijken, zijn er in Nederland zo'n 400 treinstations. Dat land is anderhalve keer zo groot als België, dat 550 stations telt. Er is zeker ruimte om daar naar een efficiëntieoefening te gaan. Al moet dat altijd gebeuren met objectieve criteria om de beslissingen te kunnen verantwoorden.

Wat betreft de voorbereiding op de geliberaliseerde omgeving loopt het beheerscontract met de NNBS tot 2032. Via dit contract werd aan de NNBS het monopolie voor binnenlands reizigersverkeer gegeven. De beleidsverklaring stelt dan ook terecht vast dat dit afloopt. Europa stond nog eenmaal toe om met een maximale periode van 10 jaar het contract voor het binnenlands reizigersvervoer per spoor onderhands te gunnen voor eind 2023, wat effectief gebeurd is. Na afloop van dit contract moet er gebruik worden gemaakt van een procedure van openbare aanbesteding. Vreemd dat in het regeerakkoord te lezen stond dat de volgende federale regering moet beslissen over de eventuele verlenging van de *direct award* aan de NMBS. De Europese verordening over het vierde spoorwegpakket is immers erg duidelijk. Een *direct award*, met andere woorden een onderhandse gunning zonder openbare aanbesteding, is niet meer mogelijk. Hopelijk kan de minister die tegenstelling tussen het regeerakkoord en de beleidsverklaring ophelderen.

In het beheerscontract was opgenomen dat er ter voorbereiding op deze liberalisering twee proefprojecten zouden komen, eentje in Vlaanderen en eentje in Wallonië. Kan de minister dit bevestigen? Het zou ook een belangrijk signaal zijn dat de NMBS zal moeten concurreren met performante private spoorwegmaatschappijen. De beleidsverklaring stelt dat de minister samen met de regering van plan is om de nodige maatregelen te treffen om de NMBS voor te bereiden om de concurrentie in een geliberaliseerde markt aan te gaan.

Deze maatregelen zullen uiteraard met de ondernemingen en de vertegenwoordigers van het personeel worden overlegd. Modernisering lijkt inderdaad noodzakelijk. Kan de minister bevestigen dat er een einde komt aan de statutaire aanwervingen bij de spoorwegen?

Bien sûr, une question importante à cet égard est de savoir si certaines gares seront effectivement fermées. Il s'agirait d'une vingtaine de gares. Cela ne devrait certainement pas non plus être un sujet tabou. L'efficacité est très importante. Cependant, l'exposé d'orientation politique n'est pas très clair à cet égard. Il renvoie, entre autres, au contrat de gestion, qui prévoit la possibilité de fermer des gares, à condition que le Conseil des ministres donne son accord.

À titre de comparaison, il y a environ 400 gares aux Pays-Bas. Ce pays fait une fois et demie la taille de la Belgique, qui compte 550 gares. Il y a certainement des gains d'efficacité à réaliser dans ce domaine mais il faudra toujours le faire en se fondant sur des critères objectifs pour pouvoir justifier les décisions.

En ce qui concerne la préparation à l'environnement libéralisé, le contrat de gestion conclu avec la SNCB courra jusqu'en 2032. Ce contrat a accordé à la SNCB le monopole du transport intérieur de passagers. L'exposé d'orientation politique indique donc à juste titre que ce monopole prendra fin. L'Europe a encore autorisé l'attribution du contrat du transport intérieur de voyageurs de gré à gré pour une période maximale de 10 ans avant la fin de 2023, et ce fut effectivement le cas. Après l'expiration de ce contrat, une procédure d'appel d'offres public devra toutefois être appliquée. Il est dès lors étrange que l'accord de gouvernement dispose que le prochain gouvernement fédéral devra décider de la prolongation éventuelle de l'attribution directe à la SNCB (*direct award*). Le règlement européen sur le quatrième paquet ferroviaire est en effet très clair. L'attribution directe, c'est-à-dire un contrat de gré à gré sans appel d'offres public, ne sera plus possible. Il faut espérer que le ministre pourra clarifier cette contradiction entre l'accord de gouvernement et l'exposé d'orientation politique.

Le contrat de gestion prévoyait que deux projets pilotes seraient lancés en préparation de cette libéralisation, l'un en Flandre et l'autre en Wallonie. Le ministre peut-il le confirmer? Ce serait également un signal important pour indiquer que la SNCB devra être en concurrence avec des sociétés ferroviaires privées performantes. L'exposé d'orientation politique indique que le ministre entend mettre en œuvre, avec le gouvernement, les mesures nécessaires en vue de préparer la SNCB à affronter la concurrence dans un marché libéralisé.

Ces mesures feront bien sûr l'objet d'une concertation avec les entreprises et les représentants du personnel. La modernisation semble en effet nécessaire. Le ministre peut-il confirmer qu'il sera mis fin au recrutement statutaire par les chemins de fer?

De spreekster haalt coördinatie en bevordering van multimodaliteit aan. Tariefintegratie met andere operatoren van openbaar vervoer is enorm belangrijk. Want om mensen te overtuigen om de switch te maken, dan moet je er ook voor zorgen dat er een evidente keuze is en dat mensen geen hoop verschillende soorten vervoerbewijzen op zak moeten hebben. Hopelijk komt dit nu tot stand, na meer dan tien jaar proberen. Met alle moderne technologie lijkt dit absoluut niet onoverkomelijk meer.

De modernisering van het regelgevingskader inzake de planning en verdeling van treinpaden tussen verschillende spoorweggebruikers wordt aangekondigd. Gegeven de problematiek van de Beneluxtrein, waarbij de nieuwe, snelle verbinding naar Amsterdam ertoe geleid heeft dat binnenlandse reizigers, onder andere op de spoorlijn Antwerpen-Brussel, in de kou komen te staan, wordt dit initiatief door de spreekster ondersteund. Een duidelijk regelgevingskader is goed, met voldoende tijd kunnen om te plannen, zodanig dat ook de garantie wordt gegeven voor het bestaand binnenlands aanbod én tegelijkertijd ook kan worden gewerkt aan een uitbreiding van het internationaal spoorverkeer.

Er moeten 176 autonoom toegankelijke stations komen tegen 2032. Ook dat juicht de fractie van de spreekster van harte toe. Het is een herbevestiging van afspraken die hierover werden gemaakt in de vorige regering, en heel belangrijk is dat het een end-to-end oplossing is. Het heeft geen enkele zin om bepaalde stations in de grote steden toegankelijk te maken, wanneer andere stations dat niet zijn.

Wat betreft het goederenvervoer per spoor tegen 2030 moet er een verdubbeling zijn van het goederenvervoer. Dat is een fantastische ambitie, maar onduidelijk is hoe de minister dit zal realiseren. Kan hij hierover uitleg verschaffen? Hoe meer vervoer van de weg wordt gehaald en naar het spoor of naar het water wordt gebracht, in ieder geval hoe beter.

Inzake internationale verbindingen zegt de minister werk te willen maken van een Europese strategie om van het spoor een alternatief te maken voor het vliegtuig door de verbetering van het spooraanbod naar de nationale luchthaven via hogesnelheidstreinen of conventionele treinen. Dat laatste is natuurlijk niet de hoogwaardige vervoerverbindingen die nodig zijn.

Het internationale reizigersverkeer vandaag is reeds geliberaliseerd, wat fijn is. Een studie zou moeten aantonen hoe deze markt concurrentiëler kan worden gemaakt, zodat ook de reizigers er alle voordelen van kunnen

L'intervenante évoque la coordination et la promotion de la multimodalité. L'intégration tarifaire avec d'autres opérateurs de transport public est extrêmement importante. En effet, pour convaincre les usagers de changer de mode de transport, il faut notamment veiller à ce que le choix soit évident et qu'ils ne doivent pas acheter plusieurs titres de transport. Il faut espérer que ce sera le cas à l'avenir, après plus de dix ans de tentatives. Avec toutes les technologies actuelles, cela ne semble absolument plus insurmontable.

La modernisation du cadre réglementaire relatif à la planification et à l'attribution des sillons ferroviaires entre les utilisateurs du rail a été annoncée. Compte tenu de la problématique du train Benelux, l'organisation de la nouvelle liaison rapide vers Amsterdam ne tenant pas compte des voyageurs nationaux, notamment entre Anvers et Bruxelles, l'intervenante soutient cette initiative. Un cadre réglementaire clair serait une bonne chose. Il conviendra de prévoir assez de temps pour planifier, afin que les services nationaux existants soient également garantis et qu'en même temps, des travaux puissent être entamés pour étoffer le trafic ferroviaire international.

Il est annoncé que 176 gares seront accessibles en toute autonomie en 2032. Le groupe de l'intervenante s'en réjouit aussi vivement. Il s'agit d'une nouvelle confirmation des engagements pris à cet égard par le gouvernement précédent, et il est très important que cette solution soit disponible du départ à l'arrivée. Il serait insensé d'assurer l'accessibilité de certaines gares dans les grandes villes, mais pas l'accessibilité d'autres gares.

Concernant le fret ferroviaire, le transport de marchandises devrait doubler d'ici 2030. C'est une ambition fantastique, mais il n'est pas clairement indiqué comment le ministre la concrétisera. Peut-il l'expliquer? Plus on déplacera le transport de la route vers le rail ou l'eau, mieux ce sera.

En ce qui concerne les liaisons internationales, le ministre déclare vouloir élaborer une stratégie européenne pour que le rail soit une alternative à l'avion en améliorant l'offre de trains à grande vitesse ou de trains conventionnels à destination de l'aéroport national. L'offre de trains conventionnels ne constitue évidemment pas l'offre de liaisons de transport de haute qualité nécessaires.

Le trafic international de passagers a déjà été libéralisé, et c'est une bonne chose. Une étude devrait cependant viser à démontrer comment ce marché pourrait être rendu plus compétitif afin que les passagers puissent

krijgen. Het lid steunt deze aanpak en vraagt hoe de minister deze mooie ambitie wenst waar te maken.

Zeer positief is het standpunt van de minister dat het belangrijk is dat de luchthavens ook beter bereikbaar wordt voor mensen die er werken. Voor de luchthaven van Brussel is dit absoluut heel belangrijk. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaat een grote arbeidsreserve die bovendien moeilijk te activeren is. Dat komt onder meer door de moeilijke connectie naar de belangrijkste tewerkstellingspolen rond Brussel, zoals de luchthaven, bijvoorbeeld. Als de minister dat kan bewerkstelligen, zullen de Vlaamse liberalen zijn partner zijn.

Veiligheid op het spoor is heel belangrijk. De minister verwijst specifiek naar Brussel-Zuid, dat een pijnpunt is. Hier komen immers internationale treinen aan. Di situatie in en vooral buiten dat station noemt het lid een schande. Dit is niet wat je verwacht wanneer je in een internationale hoofdstad aankomt, zeker niet in de hoofdstad van de Europese Unie. Het is een vlek op de reputatie van België. Het lid hoopt dat de minister in zijn investeringsbeleid de nodige aandacht aan de kwestie geeft. Om veiligheid te bewerkstelligen in een station, zou het goed zijn om dat station open te gooien naar de buurt errond. Sociale controle is immers heel erg belangrijk. Het feit alleen al dat die buurt er anders gaat uitzien, zal ook zeker een positief effect hebben op de buurt errond en zal mogelijk investeringen brengen in het patrimonium. Die buurt heeft enorm veel potentieel. De minister die daar een prioriteit van maakt, verdient dan ook een standbeeld.

Inzake veiligheid zal onder meer bekeken worden hoe het personeel van Securail en treinbegeleiders op bepaalde lijnen gebruik kan maken van bodycams. Dat is een positieve ontwikkeling. De spreekster roept de minister om onmiddellijk tot de daad over te gaan. Het personeel van de NMBS en de reizigers verdienen dat.

Wat betreft de innovatie in het spoor, zijn autonome treinen een technologie die verder onderzocht zal worden. Automatisering van treinen kan een positief effect hebben op de stiptheid door optimale rijpaden en minder kans op menselijke fouten. Op korte termijn zullen er experimenten moeten worden uitgevoerd met bepaalde reizigerstreinen met slechts één man aan boord, zoals elders in Europa, met name op buiten- en voorstedelijke lijnen. In Duitsland loopt dat blijkbaar erg goed.

Toch zijn er natuurlijk ook zaken die ontbreken. Enorm jammer is dat er in de beleidsverklaring niets terug te vinden is over de gegarandeerde dienstverlening, dat cruciaal is om te verhinderen dat het publiek afhaakt. Als

également en profiter. La membre soutient cette approche et demande comment le ministre entend concrétiser cette louable ambition.

L'intervenante se réjouit que le ministre estime qu'il importe que les aéroports soient également plus accessibles pour les personnes qui y travaillent. C'est absolument crucial pour l'aéroport de Bruxelles. La Région de Bruxelles-Capitale dispose d'un important bassin de main-d'œuvre difficile à activer, en partie en raison des difficultés d'accès aux principaux bassins d'emploi autour de Bruxelles tels que l'aéroport. Si le ministre poursuit cet objectif, les libéraux flamands seront ses partenaires.

La sécurité ferroviaire est très importante. Le ministre fait spécifiquement référence à Bruxelles-Midi, où la situation est problématique, car des trains internationaux y font arrêt. Selon l'intervenante, la situation est scandaleuse à l'intérieur et surtout à l'extérieur de cette gare. Elle ne correspond pas à ce que l'on s'attend à trouver en arrivant dans une capitale internationale, certainement pas dans la capitale de l'Union européenne. Elle ternit la réputation de la Belgique. L'intervenante espère que le ministre accordera à cette question l'attention nécessaire dans sa politique d'investissement. Pour assurer la sécurité dans cette gare, il serait bon de l'ouvrir au quartier environnant. Le contrôle social est, en effet, très important. La transformation du quartier aurait certainement aussi un effet positif sur les quartiers environnants et attirerait peut-être des investissements dans le patrimoine. Ce quartier a un potentiel énorme. Le ministre qui en fera une priorité méritera d'être statufié.

En matière de sécurité, l'usage de caméras corporelles par le personnel de Securail et par les conducteurs de train sur certaines lignes sera examiné. L'intervenante s'en félicite et appelle le ministre à passer immédiatement de la parole aux actes. Le personnel de la SNCB et les voyageurs le méritent.

En ce qui concerne l'innovation dans le transport ferroviaire, la technologie des trains autonomes sera étudiée plus en détail. L'automatisation des trains pourrait avoir un effet positif sur la ponctualité grâce à la mise en place de sillons optimaux et à la réduction des risques d'erreur humaine. À court terme, des expériences devront être menées avec certains trains de voyageurs avec un seul membre du personnel, comme ailleurs en Europe, en particulier sur les lignes rurales et suburbaines. En Allemagne, cela fonctionne apparemment très bien.

L'intervenante déplore cependant aussi certaines lacunes. Elle estime qu'il est extrêmement regrettable que l'exposé d'orientation politique ne fasse aucune mention du service garanti, pourtant essentiel pour éviter que le

er niet wordt opgelet, dan neemt de reiziger binnenkort afscheid van de NMBS. Het loont daarom de moeite voor de minister om te bekijken hoe hij de gegarandeerde dienstverlening kan optimaliseren om ervoor te zorgen dat staken net iets moeilijker worden.

Inzake wegverkeer en verkeersveiligheid zal België aanzienlijke inspanningen moeten leveren om het aantal doden op de wegen te verminderen, met als doel het aantal zwaargewonden en doden op de weg te halveren tegen 2030 en de doelstelling *all for zero* te halen. Met andere woorden, nul doden op de wegen tegen 2050. En het feit dat de minister daar ook de focus wil leggen op echt op problematisch gedrag – op recidivisten van ernstige feiten – en niet op de gemiddelde burger die de snelheidslimiet af en toe overtreedt, is zeker een goede zaak.

De ontwikkeling van de gegevensbank voor recidivisten wordt toegejuicht. Het is absoluut nodig om eindelijk een gegevensbank te hebben die alle gegevens verzamelt. Te gek voor woorden dat dit eigenlijk nog niet bestaat. Zullen daar de voldoende budgettaire middelen voor zijn? En misschien zal u die middelen uittrekken.

Overtreders zullen automatisch worden opgeroepen om voor de politierechter te verschijnen als ze in de loop van de voorbije drie jaar teveel overtredingen hebben gedaan. Dat is dan toch een rijbewijs met punten, al mag dat blijkbaar in het regeerakkoord niet zo heten. Maar toch even opmerken dat de beleidsverklaring ook al een pakje minder duidelijk is dan het regeerakkoord. Daar waar in het regeerakkoord duidelijk werd opgenomen over welke overtredingen het ging, en vanaf hoeveel overtredingen men voor de politierechter zou verschijnen, is dit niet langer het geval in deze beleidsverklaring. Vandaar de logische vraag: staat de kwestie dan nog ter discussie binnen de regering, en hoe kijkt de minister daarnaar?

De regering wil blijkbaar ook focussen op het rijden onder invloed van alcohol en drugs. De minister zegt in zijn beleidsverklaring dat er meer alcohol en drugtests komen, en dat de pakkans omhoog moet. Dit is exact wat de fractie Open Vld vraagt. Hopelijk zal de minister daar ook verder over blijven waken. Het lid is bereid als burgemeester de minister daarin te ondersteunen. Het is perfect mogelijk om de politiezones duidelijke doelstellingen op te leggen waarover zij kunnen rapporteren in hun veiligheidsplan. De lat mag wat hoger liggen.

public se détourne. Si nous n'y prenons pas garde, les voyageurs diront bientôt adieu à la SNCB. Il conviendrait donc que le ministre réfléchisse à la manière d'optimiser le service garanti afin que les grèves soient un peu plus difficiles à mener.

En ce qui concerne la circulation routière et la sécurité routière, la Belgique devra faire des efforts considérables pour réduire le nombre de morts sur les routes, l'objectif étant de réduire de moitié le nombre de blessés graves et de morts sur les routes d'ici 2030 et d'atteindre l'objectif de la stratégie *"All for zero"*, soit plus aucun mort sur la route d'ici 2050. L'intervenante se réjouit par ailleurs que le ministre souhaite également se concentrer sur les comportements réellement problématiques – des auteurs récidivistes d'infractions graves – et non sur les usagers ordinaires qui dépassent occasionnellement les limites de vitesse.

Le développement de la banque de données des récidivistes est salué. Il est absolument nécessaire d'enfin disposer d'une banque de données contenant toutes ces données. Il est incroyable qu'elle n'existe pas encore. Y aura-t-il suffisamment de moyens pour la créer? Ces moyens seront peut-être prévus.

Les récidivistes seront automatiquement convoqués devant le juge d'instruction s'ils ont commis trop d'infractions au cours des trois années précédentes. On optera donc pour un permis de conduire à points, même si ces mots ne peuvent pas figurer tels quels dans l'accord de gouvernement. L'intervenante souhaite ajouter que l'exposé d'orientation politique est nettement moins clair que l'accord de gouvernement, qui indiquait clairement quelles infractions étaient visées et le nombre d'infractions qui entraîneraient une convocation devant le juge de paix. Étant donné que ces précisions ne figurent plus dans l'exposé d'orientation politique, l'intervenante indique qu'il lui paraît logique de demander si cette question est toujours débattue au sein du gouvernement et comment le ministre voit la situation.

Le gouvernement souhaite apparemment aussi lutter contre l'alcool et la drogue au volant. Dans son exposé d'orientation politique, le ministre indique que les contrôles d'alcoolémie et antidrogue seront plus nombreux et qu'il faut augmenter la probabilité que les conducteurs en infraction se fassent prendre. C'est exactement ce que demande le groupe Open Vld. Il est à espérer que le ministre continuera à y être attentif. En sa qualité de bourgmestre, la membre est disposée à soutenir le ministre à cet égard. Il est tout à fait envisageable d'imposer des objectifs clairs aux zones de police, qui peuvent en rendre compte dans leurs plans de sécurité. La barre doit être placée un peu plus haut.

In verband met vaststellingen en vervolging zullen innovatie en technologie zoveel mogelijk kunnen worden ingezet gevaarlijk rijgedrag op te sporen en te vervolgen. Het doel daarbij is om slimme camera's te gebruiken, bijvoorbeeld om het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur, of het niet dragen van veiligheidsgordels te bestraffen. Dat is voor de fractie van de spreekster een moeilijk punt. Slimme camera's zijn één ding. Ze kunnen al voor heel aspecten van het verkeer worden gebruikt en dat is ook goed. De spreekster is zeker niet gekant tegen de ANPR-controles of trajectcontroles. Maar om echt in het voertuig zelf mensen te gaan controleren, in het bijzonder op het dragen van veiligheidsgordels? Dit gaat een brug te ver. Op den duur word je, bij wijze van spreken, gefilmd terwijl je in je neus peutert. Daarmee wordt voor de spreekster de persoonlijke levenssfeer in de auto geraakt. Voorgesteld wordt om daar zeer voorzichtig mee om te gaan.

Wat betreft het goederen en sporenvervoer over de weg zal de FOD Mobiliteit en Vervoer de digitalisering van zijn processen voor de afgifte van het rijbewijs en de inschrijving van voertuigen samen met zijn federale en gewestelijke partners voortzetten. Betekent dit dan dat het digitale rijbewijs er echt zal komen? Dat lijkt vanzelfsprekend, maar het wordt niet letterlijk aangekondigd.

Inzake luchtvaart heeft de minister terecht een aantal belangrijke aandachtsgebieden vermeld. Positief in de beleidsverklaring is het inzicht dat een vliegwet er pas kan komen indien deze tot stand komt wanneer ze uitgaat van een evenwichtige aanpak. Volgens de Europese verordening ter zake is een capaciteitsvermindering (met andere woorden: minder nachtvluchten) pas mogelijk als laatste redmiddel. Om een vliegwet op deze wijze te bereiken, wordt volgens de beleidsverklaring een werkgroep opgericht onder leiding van de Belgische overheid en onder leiding van de Nederlandstalige minister, samen met de eerste minister. Er zijn al een paar ministers die in het verleden reeds een vliegwet hebben aangekondigd, maar die om allerlei redenen er niet in geslaagd zijn die tot stand te brengen. Het is zeker voor de toekomst, maar ook voor de industrie, voor de economie en voor de gemeenten rondom de luchthaven wel belangrijk dat er eindelijk een doorbraak is.

Inzake het beheerscontract met skeyes definieert de minister nog een keer de ambities en de doelstellingen voor een periode van vijf jaar. Ook daar wordt rekening gehouden met een aantal verordeningen, zoals de verordening ReFuelEU Aviation. Deze verordening bevordert het verhoogde gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen als een krachtig middel om de

En matière de constats et de poursuites, l'innovation et la technologie pourront être utilisées autant que possible pour détecter les comportements dangereux au volant et en poursuivre les auteurs, l'objectif étant d'utiliser des caméras intelligentes, par exemple pour sanctionner l'utilisation du GSM au volant ou le non-port de la ceinture de sécurité. Il s'agit d'un sujet difficile pour le groupe de l'intervenante. Les caméras intelligentes sont une chose. Elles peuvent déjà être utilisées pour contrôler de nombreux aspects de la circulation, ce qui est aussi positif. L'intervenante n'est certainement pas opposée aux contrôles ANPR ou aux radars-tronçons, mais elle considère qu'il serait excessif de contrôler les conducteurs directement dans l'habitacle de leur véhicule, notamment pour vérifier le port de la ceinture de sécurité. À terme, on finira presque par se faire filmer en train de se curer le nez. L'intervenante considère que cette mesure porterait préjudice à la vie privée du conducteur dans son véhicule. Elle recommande donc de faire preuve d'une extrême prudence à ce sujet.

En ce qui concerne les marchandises et le transport routier, le SPF Mobilité et Transports poursuivra, en coopération avec ses partenaires fédéraux et régionaux, la numérisation de ses processus de délivrance des permis de conduire et d'immatriculation des véhicules. Cela signifie-t-il que le permis de conduire numérique verra vraiment le jour? Cela semblerait logique, mais ce n'est pas annoncé explicitement.

En ce qui concerne l'aviation, le ministre a mentionné à juste titre plusieurs points importants. Un élément positif de l'exposé d'orientation politique à l'examen est la prise de conscience qu'une loi aérienne ne pourra être instaurée qu'à condition d'être équilibrée. Selon la réglementation européenne en la matière, une réduction de la capacité (en d'autres termes: moins de vols de nuit) n'est possible qu'en dernier recours. Pour parvenir à instaurer une loi aérienne, le texte à l'examen prévoit de créer un groupe de travail sous la direction du ministre et d'un ministre néerlandophone, en collaboration avec le premier ministre. Dans le passé, de nombreux ministres ont déjà annoncé une loi aérienne, mais ils ont échoué pour toutes sortes de raisons. Il est toutefois indéniable qu'il importe de débloquer enfin ce dossier pour l'avenir, mais aussi pour l'industrie, l'économie et les communes autour de l'aéroport.

En ce qui concerne le contrat de gestion avec skeyes, le ministre redéfinira les ambitions et objectifs pour une période de cinq ans. Il sera également tenu compte de plusieurs réglementations, comme le règlement ReFuelEU Aviation qui encourage l'utilisation accrue de carburants d'aviation durables comme solution très performante pour réduire les émissions de CO₂. C'est en soi positif,

CO₂-uitstoot te verminderen. Dit is op zich positief, maar het is natuurlijk erg belangrijk dat deze materie op Europees niveau wordt aangepakt en dat België geen strengere voorwaarden zou opleggen, om te vermijden dat op deze wijze een concurrentieel nadeel voor de economie wordt veroorzaakt. Zolang het gaat om een invoering van bijvoorbeeld een belasting op kerosine op Europees niveau, valt dat nog te begrijpen. Maar voorzichtigheid is geboden en de mondiale context mag niet uit het oog worden verloren.

B. Antwoorden van de minister

Inleidende opmerking

Inzake het budget voor Mobiliteit is er geen overeenstemming binnen de federale regering. De besprekingen worden aangevat. Er is wel een akkoord over het principe.

1. *Trein*

Liberalisering van de markt

Volgens de door de FOD Mobiliteit en Vervoer uitgevoerde studie en op basis van de ervaringen in het buitenland neemt het proces vijf tot zeven jaar in beslag vanaf de invoering van de essentiële wijzigingen in de regelgeving tot het begin van de concretisering. Daarin zijn begrepen de definitie van de reikwijdte van het project, de technische voorbereiding van het bestek, de indiening en de selectie van de offertes en de voorbereiding van de exploitatie. Dat verklaart waarom het proces onverwijld moet worden aangevat.

Zal de regering de proefprojecten met betrekking tot de liberalisering van start laten gaan tijdens de 56^e legislatuur? De werkzaamheden zullen in elk geval worden aangevat om klaar te zijn tegen 2032. Gezien het gebrek aan daadkracht van de vorige regeringen is het duidelijk dat het eerste proefproject, na de aanbesteding ervan, niet meteen al morgen operationeel zal zijn, want de zaken moeten op de juiste manier gebeuren, met orde, methode en vastberadenheid. De minister beoogt de zaken echter aan te pakken.

De privatisering van de NMBS staat noch op de agenda, noch in het regeerakkoord. Dat neemt niet weg dat de NMBS bereid moet zijn om minstens even goed te doen als de concurrentie als ze – zoals de minister hoopt – toekomstige openbardienstcontracten in de wacht beoogt te slepen. Daartoe zijn moderne openbare spoorwegmaatschappijen vereist die in 2032 de concurrentie zullen aankunnen. Derhalve zou men ook moeten afstappen van de stakingslogica, ten voordele van een logica van concurrentievermogen en verbetering van de

mais il est évidemment crucial que cette matière soit traitée au niveau européen et que la Belgique n'impose pas de conditions plus strictes, pour éviter ainsi de créer un désavantage concurrentiel pour son économie. C'est compréhensible tant que cela concerne l'instauration d'une taxe sur le kérosène au niveau européen, par exemple. Mais la prudence est de mise et il ne faut pas perdre de vue le contexte international.

B. Réponses du ministre

Observation préliminaire

En ce qui concerne le budget de la Mobilité, il n'y a pas d'accord au sein du gouvernement fédéral. Les discussions vont débiter. Il y a bien un accord sur le principe.

1. *Train*

Libéralisation du marché

D'après l'étude réalisée par le SPF Mobilité et Transports et sur la base d'expériences à l'étranger, il faudra compter cinq à sept ans entre le lancement des adaptations réglementaires indispensables et le début des circulations, en ce compris la définition du périmètre du projet, la préparation technique du cahier des charges, la remise et la sélection des offres et la préparation de l'exploitation. Cela explique l'urgence d'entamer le processus.

Est-ce que le gouvernement va lancer les projets pilotes de libéralisation durant la 56^e législature? Les travaux seront en tout cas entamées pour être prêt en 2032. Vu l'inaction des gouvernements antérieurs, il est clair que le premier projet pilote après mise en concurrence ne sera pas opérationnel demain, car il faut faire les choses convenablement avec ordre, méthode et détermination. Le ministre compte néanmoins l'entamer.

La privatisation de la SNCB n'est ni à l'ordre du jour, ni dans l'accord du gouvernement. Mais la SNCB doit être prête à faire au moins aussi bien que la concurrence, si elle veut – ainsi que le souhaite le ministre – remporter de futurs contrats de services publics. Pour ce faire, il faudra des entreprises publiques du rail qui sont modernes et capables d'affronter la concurrence de 2032. Il faut dès lors aussi abandonner la logique de faire grève pour passer à une logique de compétitivité et d'amélioration de services, et d'amélioration aussi des

dienstverlening, inclusief betere omstandigheden voor wie die diensten verleent. Dat is de werkwijze om het overleg te kunnen aanvangen. Na het overleg zal een beslissing worden genomen, maar de minister zal het overleg alle tijd geven.

Termijn voor de voetgangerscamera's

Wat het gebruik van bodycams betreft, bestaan er wettelijke bepalingen. Verschillende interne en externe commissies werken momenteel aan het opzetten van het project. Het bijzonder bestek wordt opgesteld. Er is dus geen oponthoud.

ETCS

Het einde van de migratie nadert. Vanaf 26 juni 2025 zal het spoorwegnet en het rollend materieel van de NMBS met deze nieuwe signalisatietechnologie in het kader van het ETCS-masterplan uitgerust zijn.

Wat de private operatoren van het goederen- en reizigersvervoer betreft, verloopt de invoering van de uitrusting vlot, maar verschillende operatoren ondervinden evenwel een aantal moeilijkheden door vertraging bij de onderaannemers.

Op basis van de uitkomst van het overleg met de sector en de veiligheidsinstantie van het spoor zal een strikte overgangsmaatregel worden voorgesteld voor de inwerkingtreding van de verplichtingen om over ETCS-only te beschikken.

De maatregelen zullen van korte duur zijn en geen discriminerend of disproportioneel karakter hebben en zullen het principe van de verplichte migratie naar het ETCS om te mogen rijden op het Belgisch spoorwegnet niet in vraag stekken.

Personen die een familielid hebben verloren, zullen eerst worden aangesproken, want zij verdienen de nodige inlichtingen te ontvangen in die zaak.

Verkoop van treintickets

Inzake de communicatie over de verkoop van treintickets op andere plaatsen dan de plaatsen die specifiek het label "NMBS" dragen, is het niet alleen de bedoeling om met de lokale autoriteiten te overleggen. Wanneer een stopplaats wordt afgeschaft, op grond van extreem strikte en objectieve voorwaarden, wordt het stationsgebouw niet noodzakelijk opgegeven. Zo kan met de gemeente worden onderhandeld of het een nieuwe invulling kan krijgen, maar ook andere locaties zijn mogelijk. Op grond van de commerciële dynamiek zal op de vraag worden ingespeeld. Hoe meer aantrekkelijke locaties er zijn, hoe

condities de ceux qui opèrent dans le service. C'est de cette façon-là qu'il faut pouvoir travailler et aborder la concertation. Après la concertation, il y aura une décision, mais le ministre prendra tout le temps qu'il faut pour la concertation.

Délai pour les caméras-piétons

En ce qui concerne le recours aux bodycams, le cadre légal existe. Différentes commissions internes et externes sont en cours pour mettre le projet en place. L'établissement du cahier spécial des charges est en cours de rédaction. Il n'y a donc pas de délais.

ETCS

La fin de la migration approche. À partir du 26 juin 2025, le réseau ferroviaire et le matériel roulant de la SNCB seront équipés de cette nouvelle technologie de signalisation, en application du Masterplan ETCS.

S'agissant des opérateurs privés de transport de biens et de voyageurs, l'installation de cet équipement progresse bien, mais plusieurs opérateurs rencontrent cependant des difficultés en raison du retard pris par les sous-traitants.

Sur la base de l'issue de la concertation avec le secteur et l'autorité de sécurité ferroviaire, une mesure transitoire stricte sera présentée pour l'entrée en vigueur des obligations imposant de circuler en régime ETCS *only*.

Ces mesures seront de courte durée, n'auront aucun caractère discriminatoire ou disproportionné et ne remettront pas en cause le principe de la migration obligatoire vers le système ETCS pour circuler sur le réseau ferroviaire belge.

Les personnes qui ont perdu un proche seront contactées en priorité, car elles méritent de recevoir les informations nécessaires en la matière.

Vente de billets de train

En ce qui concerne l'importance de communiquer par rapport à la vente de billets dans d'autres endroits que ceux qui sont spécifiquement labellisés "SNCB", l'intention n'est pas seulement de discuter avec les autorités locales. Si un arrêt est supprimé, selon des conditions extrêmement strictes et objectives, le bâtiment de l'arrêt ne sera pas nécessairement abandonné. Une possibilité de l'utiliser peut éventuellement être négociée avec la commune, mais d'autres lieux sont également concevables. La dynamique commerciale doit permettre de répondre à la demande. Plus il y a d'endroits attractifs,

beter de klant zal worden bediend. Een combiticket met een duidelijk tarief is overigens een mooi doel.

One man car

Aangezien de mogelijkheid van autonome treinen zal worden onderzocht, is het niet meer dan logisch dat tegelijk de optie van treinen zonder begeleiders onder de loep wordt genomen. Over enkele jaren zal de NMBS tegen concurrentie moeten opboksen. Als men thans bepaalde ontwikkelingsmogelijkheden niet onderzoekt, zou de NMBS weleens haar concurrentiepositie kunnen verliezen, wat nadelig zou zijn voor alle personeelsleden. Aldus komt het erop aan de haalbaarheid te onderzoeken en de voor- en nadelen in kaart te brengen van dergelijke voertuigen, die reeds elders worden ingezet. Sommigen zijn er fel tegen, ook al wordt het systeem toegepast in buurlanden of in landen niet veraf (Duitsland, Nederland, Denemarken).

Alvorens een standpunt in te nemen over het al dan niet toepassen ervan, is het raadzaam eerst het systeem te onderzoeken en ermee te reizen, om concreet te ondervinden hoe een en ander werkt. Zodra de voor- en nadelen in kaart zijn gebracht, kan het overleg worden aangevat.

Zo het systeem wordt afgewezen, zal dat niet om ideologische redenen zijn maar op grond van technische overwegingen. We moeten openstaan voor technologische ontwikkelingen en ons voorbereiden op de liberalisering van de markt in 2032.

Toegangspoortjes

Het regeerakkoord bepaalt dat de eventuele maatregelen voor de grote stations door de NMBS zullen worden bestudeerd in het raam van een geïntegreerde aanpak van de veiligheid, rekening houdend met het beheer van de stromen en de kosten-batenoverwegingen. Hetzelfde geldt voor de eventuele uitbreiding van het cameranetwerk.

Een dergelijke oplossing is positief, op voorwaarde dat ze technisch haalbaar is.

Wat Securail en de onderhandelingen met de minister van Binnenlandse Zaken betreft, is het duidelijk dat de beveiliging van de stations een positief effect zal hebben op de aanstelling van personeel.

Het station Brussel-Zuid kampt met veel problemen. Er zullen oplossingen moeten worden gevonden voor de toestand in het station en in de omliggende wijken. Aantrekkelijkheid is duidelijk heel belangrijk.

mieux le client sera servi. Le billet unique est d'ailleurs un bel objectif.

One man car

Il n'est pas possible d'étudier une approche sur les trains autonomes sans étudier en parallèle les trains sans accompagnateurs. Dans quelques années, la SNCB fera face à une mise en concurrence. Si certaines possibilités d'évolution sont ignorées, la SNCB pourrait ne pas être concurrentielle, ce qui serait préjudiciable à l'ensemble du personnel. Il s'agit donc d'étudier la faisabilité et d'identifier les avantages et inconvénients de ces véhicules utilisés ailleurs. Il est vrai que certains s'y opposent, alors que le système existe dans des pays limitrophes ou pas très éloigné (Allemagne, Pays-Bas, Danemark).

Avant de prendre position sur le fait de l'appliquer ou de ne pas l'appliquer, il convient d'abord de connaître le système, avec des déplacements pour se rendre compte sur place du fonctionnement. Lorsque les avantages et les inconvénients seront identifiés, les concertations pourront être entamées.

Le refus du système ne se fera pas pour des motifs d'ordre idéologique, mais devra dépendre de questions techniques. Il faut être ouvert à l'évolution technologique et se préparer à la libéralisation du marché en 2032.

Portiques d'accès

L'accord du gouvernement prévoit que les mesures éventuelles pour les grandes gares soient étudiées par la SNCB dans une approche intégrée de la sécurité en prenant en compte la gestion des flux et des coûts-bénéfices. Il en va de même pour l'extension éventuelle du réseau de caméras.

Ce genre de solution est favorable, à condition que ce soit techniquement réalisable.

Par rapport à Securail et aux négociations avec le ministre de l'Intérieur, il est clair que la sécurisation des gares aura un effet positif sur l'affectation du personnel.

La gare de Bruxelles-Sud présente de nombreux problèmes, il faudra trouver des solutions pour l'intérieur de la gare et pour le quartier avoisinant. Il est clair que l'attractivité importe beaucoup.

Luchthavenstation

Moet de TGV de luchthaven absoluut rechtstreeks verbinden met de Europese spoorknooppunten?

In deze fase moeten meerdere opties worden onderzocht om het internationale aanbod, waaronder via de luchthaven, te verbeteren. Met gewone treinen en TGV's, al dan niet rechtstreeks? Het gaat om een geliberaliseerde markt, wat haalbare businessplannen vergt vanwege de geïnteresseerde operatoren.

De eerste fase die wordt aangekondigd is een marktconsultatie om te polsen naar de interesse en de haalbaarheidsvoorwaarden.

Wat de Diabolotoeslag betreft, moeten de eerdere toezeggingen aan de privépartners in acht worden genomen. Een en ander houdt de betaling van een toeslag in, alsook aanpassingsmechanismen ter indekking van de financiering. Dat is ook een realiteit voor de overheid en vloeit voort uit beslissingen uit het verleden.

Bovendien is het veeleer een kwestie van zoeken naar besparingen. In Europa is het toch gebruikelijk dat het treinticket in de luchthaven iets duurder is dan een gewoon ticket. Mensen die een vliegtuig willen nemen, willen dat op tijd kunnen doen en met een commerciële treinsnelheid die wordt gerespecteerd.

M7-treinstellen

Zullen alle M7-treinen tegen 2026 geleverd zijn? Zal er voldoende rollend materieel zijn?

Na een moeilijke start en vertragingen in de levering van bijna twee jaar is de toestand erop vooruitgegaan en gaan de leveringen van de nieuwe M7-rijtuigen aan een gestaag tempo door.

Almaar meer verbindingen trekken voordeel van dat nieuwe comfortabele materieel. Ze maken het mogelijk oud materieel te vervangen, dat geleidelijk uit circulatie wordt gehaald. Het verbeteren van de beschikbaarheid van het rollend materieel is een grote uitdaging voor de kwaliteit van de dienstverlening en moet nauwlettend in de gaten worden gehouden. Dat element is trouwens opgenomen in het openbaredienstcontract.

Kan de netwerkcapaciteit nog worden vergroot als er al capaciteitsproblemen zijn met een weerslag op het nationale vervoersaanbod? Het optimaliseren van het gebruik van de bestaande infrastructuur moet altijd een doelstelling zijn. Een betere coördinatie van de

Gare de l'aéroport

Le TGV doit-il absolument relier directement l'aéroport aux nœuds ferroviaires européens?

À ce stade, il convient d'examiner plusieurs options pour améliorer la desserte internationale, y compris l'aéroport. Avec des trains conventionnels et des TGV, directs ou non? Il s'agit d'un marché libéralisé, ce qui requiert un business plan qui tienne la route de la part des opérateurs intéressés.

La première étape annoncée sera une consultation du marché pour tester l'intérêt et les conditions de faisabilité.

En ce qui concerne la redevance Diabolo, il convient de respecter les engagements préalables vis-à-vis des partenaires privés. Cela suppose le paiement d'une redevance et des mécanismes d'adaptation qui protègent le financement. Cette réalité s'impose également aux pouvoirs publics et résulte de décisions prises dans le passé.

Par ailleurs, il est plutôt question de chercher des économies. Il est tout de même courant en Europe que le billet de train à l'aéroport soit un peu plus cher qu'un billet ordinaire. Ce que demandent ceux qui veulent prendre un avion, c'est de pouvoir le prendre en arrivant à temps et avec une vitesse commerciale du train qui soit respectée.

Les rames M7

Les rames M7 seront-elles toutes distribuées pour 2026? Y aura-t-il assez de matériel roulant?

Après un démarrage difficile et des retards de livraison, de près de deux ans, la situation s'est améliorée et les livraisons de nouvelles voitures M7 se poursuivent à un rythme soutenu et régulier.

De plus en plus de relations profitent de ce nouveau matériel confortable. Elles permettent de remplacer le matériel ancien qui sort progressivement du parc. L'amélioration de la disponibilité du matériel roulement est un enjeu important pour la qualité du service et il faudra entendre l'objet d'un suivi attentif. Cet élément est d'ailleurs repris dans le contrat de service public.

Peut-on encore augmenter la capacité de réseau alors qu'il y a déjà des problèmes de capacité avec un impact sur l'offre de transport national? Optimiser l'utilisation des infrastructures existantes doit toujours être un objectif. Mieux coordonner les différents types de trafic

verschillende soorten verkeer is nog belangrijker. Maar dat vereist voorafgaand gerichte investeringen waarvan duidelijk is aangetoond dat ze gerechtvaardigd zijn op basis van een samenhangende visie op het toekomstige gebruik van de assen van het spoornetwerk. Er is dus ruimte voor verbetering, maar men moet de verantwoordelijkheid nemen om keuzes te maken en zich daaraan houden.

Treinbegeleiders

De NMBS telt ongeveer 2600 treinbegeleiders. Over elke evolutie zal uiteraard overleg worden gepleegd. Het is niet de bedoeling om het zonder treinbegeleiders te doen, maar om zonder taboes na te denken over de verstandigste manier om mensen die zeldzaam en moeilijk te vinden zijn op de arbeidsmarkt, ten dienste te stellen van de bevolking. De kwestie moet sereen en in het raam van onderhandelingen kunnen worden aangekaart. Er zullen tests plaatsvinden en de voor- en nadelen zullen worden geëvalueerd. De behoeften zijn misschien niet dezelfde voor een langeafstandstrein die 1000 passagiers vervoert en een lokale trein die er 50 vervoert.

Zwitsers model

Hoe lang duurt het om over te schakelen op het Zwitserse model?

De goede werking van het spoorwegsysteem aldaar berust eerst en vooral op veel discipline, pragmatisme, orde en duidelijkheid in het hele openbaarvervoersysteem.

Voorts bestaat er een doorgedreven en efficiënte coördinatie tussen de verschillende vormen van openbaar vervoer alsook tussen de Confederatie en de vele Zwitserse kantons.

Ten slotte is Zwitserland een van de pioniers inzake een algemeen ingevoerde gecadanceerde dienstregeling voor alle openbaarvervoerdiensten rond aansluitingsknooppunten.

Zwitserland is dus een bron van inspiratie voor de methodes en middelen, die moeten worden afgestemd op de Belgische realiteit. Als Zwitserland daartoe in staat is, met een gewestelijke en federale diversiteit die veel complexer is dan in België, dan is het geen utopische en onhaalbare doelstelling.

Het is dan ook belangrijk dat de neuzen in dezelfde richting staan om de openbaarvervoerdiensten en alle openbare dienstverleningen te bevorderen.

l'est encore plus. Mais cela requiert préalablement des investissements cibles où il est bien démontré qu'elles se justifient sur la base d'une vision cohérente par axe d'utilisation future du réseau. Ainsi, il y a des marges d'amélioration, mais il faut assumer de faire des choix et s'y tenir.

Accompagnateurs de train

La SNCB compte environ 2.600 accompagnateurs. Évidemment, toute évolution sera concertée. Le but n'est pas de se passer d'accompagnateurs, mais de réfléchir sans tabou à la manière la plus intelligente de mettre des personnes rares et difficiles à trouver sur le marché de l'emploi au service de la population. La question doit pouvoir être abordée sereinement et dans le cadre de la négociation. Il y aura des expériences, les avantages et les inconvénients seront évalués. Les besoins ne sont peut-être pas les mêmes pour un train à longue distance transportant 1000 personnes ou un train local transportant 50 personnes.

Modèle suisse

Combien de temps faudra-t-il pour passer au modèle suisse?

Celui-ci repose tout d'abord sur beaucoup de discipline et de pragmatisme, d'ordre et de clarification dans l'ensemble du système du service du transport public pour faire fonctionner le système ferroviaire.

Ensuite, il existe une coordination poussée et efficace entre les modes de transport publics et entre la Confédération et les cantons, extrêmement nombreux en Suisse.

C'est enfin un des pionniers pour généraliser un cadencement intégral de l'ensemble de transports publics autour des nœuds de correspondance.

La Suisse est donc une source d'inspiration pour la méthode et les moyens, qu'il faut adapter à la réalité belge. Si la Suisse est capable, avec une diversité sur le plan régional et fédéral, bien plus complexe qu'en Belgique, d'y arriver, tendre vers cet objectif n'est pas illusoire et n'est en rien inatteignable.

Il est dès lors souhaitable que tout le monde travaille dans la même direction, à savoir comment privilégier les services publics du transport et l'ensemble des services publics.

Diverse vragen

Er is sprake van stopplaatsen die worden geschrapt, maar er zijn geen plannen om lijnen af te schaffen. Over de stopplaatsen wordt objectief, zonder taboes, nagedacht. Er wordt gestreefd naar een netwerk dat is aangepast aan de reële en veranderende behoeften van de bevolking.

Die visie steunt op een mobiliteitsecosysteem waarin vervoerwijzen elkaar aanvullen zodat mensen zich vlot kunnen verplaatsen van punt A naar punt B. Daarom moeten stations worden ontworpen als strategische toegangspunten tot het spoor, in samenhang met andere vervoermiddelen. Het is aan de gewesten om het bus- en tramvervoer te regelen. De minister zal overleggen met zijn gewestelijke ambtgenoten.

Bij de denkoefening moet rekening worden gehouden met de evolutie van de technische en commerciële tests van het spoor van de voorbije twintig jaar. De NMBS en Infrabel werd gevraagd om die evoluties met concrete en onderbouwde argumenten te rechtvaardigen. De ambitie is om een spoornet met twee complementaire niveaus tot stand te brengen, om het hele grondgebied efficiënt met elkaar te verbinden.

De IC-treinen verbinden de grote steden met de tussenliggende stopplaatsen. De S- of L-treinen bieden een fijnmaziger aanbod en stoppen in meer tussenliggende stations met aansluitingen op het IC-net.

De minister heeft een verzoek ontvangen van alle burgemeesters in de regio Charleroi. Zij maken een – deels verkeerde – vergelijking met de rechtstreekse trein tussen Gent en Brussel.

Er moeten verdere inspanningen worden geleverd om de tarieven van de verschillende operatoren op elkaar af te stemmen. Het Zwitserse en het Nederlandse voorbeeld bieden een intermodale tariefbepaling, waarbij de reizigers niet moeten bijbetalen wanneer ze overstappen op een andere vervoermodus. Dat biedt interessante mogelijkheden voor een flexibelere mobiliteit. Het zorgt er ook voor dat extra inkomsten op een billijke manier kunnen worden verdeeld. Elke operator heeft er dan belang bij de werking van het openbaar vervoer en de openbare dienstverlening te optimaliseren.

Er spelen geen communautaire belangen als het gaat over stopplaatsen. Men houdt rekening met pragmatische en functionele factoren. De bedoeling is de reiziger de beste en efficiëntste dienstverlening te bieden.

Questions diverses

Il est question de suppression d'arrêts, mais il n'y a aucun projet de suppression de lignes. Le regard porté sur les arrêts est objectif et sans tabous. Le but est de disposer d'un réseau adapté aux besoins réels et changeants de la population.

La vision de la mobilité est celle d'un écosystème où chaque mode de transport joue un rôle complémentaire, pour permettre aux personnes qui se déplacent d'arriver efficacement d'un point A à un point B. C'est pourquoi les gares doivent être conçues comme des points d'accès stratégiques au rail en relation avec d'autres moyens de transport. Il appartient aux régions d'organiser les transports en bus ou en tram. Le ministre se concertera avec ses homologues des régions.

L'évolution des tests techniques et commerciaux du rail ces vingt dernières années doit être prise en compte dans la réflexion. Il a été demandé à SNCB et à Infrabel de fournir des éléments concrets et étayés en ce sens et de justifier les évolutions constatées. L'objectif est d'instaurer un réseau ferroviaire à des niveaux complémentaires pour irriguer efficacement l'ensemble du territoire.

Les trains IC relient les grands points et les points d'arrêts intermédiaires. Une desserte plus fine est offerte avec les trains S ou L permettant un arrêt dans davantage de gares intermédiaires avec des correspondances reliées au réseau IC.

Le ministre a reçu une demande de l'ensemble des bourgmestres de la région de Charleroi et qui font une comparaison, partiellement erronée, avec le train direct entre Gand et Bruxelles.

Un effort doit être poursuivi en matière de coordination tarifaire entre les différents opérateurs. Les exemples suisses et néerlandais proposent une tarification intermodale sans pénalité en cas de changement de mode de transport. C'est une piste intéressante pour encourager une mobilité fluide. Elle permet également un partage équitable des recettes supplémentaires, chacun des opérateurs ayant dans le cadre d'une situation de gagnant-gagnant un intérêt à optimiser le fonctionnement du transport public et le service au public.

Lorsqu'on parle d'arrêt de gare, il n'y a aucun élément communautaire en la matière. Il s'agit de prendre en considération des facteurs de pragmatisme et de fonctionnalité. Il s'agit d'identifier le meilleur service et le service le plus efficace à rendre aux passagers.

Er wordt geen verschil gemaakt tussen Vlaanderen en Wallonië. De fysieke en menselijke geografie is verschillend in de twee gewesten. Het noorden is veel dichter bevolkt dan het zuiden van het land. Mensen moeten de beste vervoersoplossing kunnen vinden. In landelijke zones is die oplossing niet altijd de trein, maar soms ook de bus of andere vervoermiddelen.

Wat de impact op landelijke gebieden en de besparingen van de NMBS betreft, is het niet de bedoeling om minder te doen, maar om het beter te doen, in het bijzonder door een betere coördinatie van het openbaar vervoer, dus tussen de NMBS en de gewestelijke operatoren. Wanneer zaken worden veranderd, zal dat natuurlijk altijd vervelend zijn voor wie vindt dat alles hetzelfde moet blijven. De doelstellingen van de regering vereisen de durf om vandaag veranderingen door te voeren.

Zal het aantal reizigers stijgen door stopplaatsen te schrappen?

Misschien wel, als de beslissingen perfect worden gecoördineerd met andere openbaarvervoersmodellen, en dat is waar we naar streven.

Wat gebeurt er met de 60-40-verdeelsleutel?

Die is vastgelegd in het openbaredienstcontract van de NMBS.

Deze regering heeft aangegeven dat ze, net als de vorige regeringen, de verdeelsleutel zal naleven. Hij blijft dus van toepassing.

Hoe zal de geplande modernisering van de tarieven eruitzien? De nadere voorwaarden met betrekking tot het nieuwe prijsaanbod van de NMBS zijn uitgewerkt als antwoord op parlementaire vragen dienaangaande.

De modernisering wordt verder uitgebreid en kan ook doorgedreven zijn, bijvoorbeeld met kortingen voor jongeren die aanspraak maken op een verhoogde tegemoetkoming of voor ouderen. Frequent buiten de spitsuren reizen moet worden aangemoedigd, zonder prijsverhogingen voor ritten die alleen tijdens de spitsuren mogelijk zijn. Ouderen die de trein nemen zijn duidelijk vragende partij voor een vereenvoudiging. Het klopt dat het aanbod al eenvoudiger is geworden, maar het kan nog beter.

De tarievenlijst van de NMBS is niet altijd bevattelijk. Sinds de laatste wijziging is de bevattelijkheid erop vooruitgegaan, maar er is nog werk aan de winkel. De

Il n'y a pas lieu de prétendre qu'une différence est faite entre la Flandre et la Wallonie. La géographie physique et humaine est différente dans les deux régions. Il y a ainsi des concentrations de population qui sont beaucoup plus importantes au Nord qu'au Sud. Il faut pouvoir trouver la solution la plus optimale, qui – par exemple dans les zones rurales – n'est pas toujours la solution du train, mais parfois aussi celle du bus ou d'autres moyens transports.

Pour ce qui est de l'impact sur les zones rurales et les économies de la SNCB, l'objectif n'est pas de faire moins, mais de faire mieux, notamment via une meilleure coordination des transports publics, et donc entre SNCB et opérateurs régionaux. Certes, lorsque l'on apporte des modifications ou des changements, cela dérange toujours ceux qui considèrent qu'il n'y a rien à changer. Avec les objectifs du gouvernement, aujourd'hui, il faut oser le changement.

Une suppression de ces points d'arrêt va-t-elle augmenter le nombre de voyageurs?

Peut-être, si les décisions sont parfaitement bien coordonnées avec les autres modèles de transports publics, et c'est bien ça l'objectif recherché.

Quid de l'investissement de la clé de répartition 60-40?

Cette clé 60-40 figure dans le contrat de service public de la SNCB.

Le gouvernement, comme d'autres avant lui, a confirmé qu'il respecterait cette clé de répartition et elle reste par conséquent d'application.

Quel est l'exercice de la modernisation en tarification? Les caractéristiques de la nouvelle offre tarifaire de SNCB ont été développées en réponse aux questions parlementaires sur le sujet.

La modernisation est renforcée et pourrait être plus poussée, notamment par des réductions pour les jeunes titulaires d'interventions majorées et les seniors. Il faut encourager les voyages fréquents et en dehors des heures de pointe, sans rendre plus chers les voyages qui doivent avoir lieu durant les heures de pointe. Les seniors du rail demandent clairement une simplification en la matière. S'il y a eu un effet de simplification, il faut reconnaître que des progrès peuvent encore être réalisés.

Le tableau de tarification de la SNCB n'est pas toujours facile à comprendre. La dernière modification intervenue le rend plus lisible, mais ce n'est pas encore

volgende stap is een verbetering van de intermodale tarieven.

Hoe zal het multimodale openbaarvervoersbiljet functioneren?

Er zal werk worden gemaakt van eengemaakte multimodale tarieven. Allereerst komt er overleg met de bevoegde gewestministers. Die aanpak is wenselijk, om zo tot een akkoord tussen de deelstaten en de federale overheid te komen en te tonen dat de politieke wil er wel degelijk is.

Het is evenwel voorbarig om het al te hebben over de voorwaarden om voordelen te genieten. Het is vooral zaak dat de regeling duidelijk is voor de gebruiker, technisch haalbaar en financieel in evenwicht. Er zijn genoeg voorbeelden uit het buitenland, er is dus geen enkele reden waarom dat in België niet zou lukken.

Voor mensen met beperkte mobiliteit is de implementering van het Masterplan Autonome Toegankelijkheid onontbeerlijk. Er moet op worden toegezien dat de overheidsbedrijven dat uitvoeren. Dat is een prioriteit voor de minister, want het gaat over de gebruikers. De zwakste gebruikers moeten prioriteit krijgen, ook al kost dat iets. Die kosten dragen is evenwel een teken van maatschappelijke solidariteit.

Vervoersplan

Gelet op de klachten uit Sint-Niklaas en Dendermonde zal het huidige vervoersplan aan de bron worden doorgeleefd. In het bijzonder zullen de resultaten van de doorgevoerde wijzigingen en de moeilijkheden die ze hebben teweeggebracht, worden onderzocht. Vervolgens zal waar nodig worden bijgestuurd.

Securail

De NMBS heeft de Securail-teams in januari 2024 versterkt met 50 nieuwe mensen en ook in 2025 staat een versterking gepland.

Wat de bodycams betreft: het project is voorgesteld aan de vakbonden, maar die hebben hun standpunt nog niet meegedeeld.

Securail heeft 480 agenten in het veld en daarnaast werken nog eens 100 mensen in het *Security Operations Center* (SOC) en in de *control rooms*. Momenteel zijn er enkel vacatures voor dispatchers in het SOC en in de *control rooms*.

suffisant. La prochaine étape sera d'améliorer la tarification intermodale.

Comment faire pour utiliser un seul billet en transports en commun?

Une tarification multimodale unifiée sera mise en place. Il y aura pour commencer une concertation avec les ministres régionaux compétents. Il est souhaitable de procéder ainsi et d'aboutir à un accord entre les entités fédérées et le pouvoir fédéral, et de démontrer de la sorte qu'il y a une volonté politique.

Quant aux modalités privilégiées, c'est prématuré d'en parler, il faut que ce soit simple pour l'utilisateur, faisable techniquement, et qu'il y ait un équilibre financier. Cela se fait à l'étranger, donc cela doit aussi être possible en Belgique.

En ce qui concerne les PMR qui prennent le train, il y a lieu de mettre en œuvre le Masterplan Accessibilité, et de s'assurer que les entreprises publiques l'exécutent. C'est une priorité pour le ministre, s'agissant des usagers. Les plus faibles doivent être considérés comme une priorité, même si cela a un coût. Or, un coût pour les plus faibles, c'est aussi une reconnaissance de solidarité dans la société.

Plan de transport

Concernant les problèmes à Saint-Nicolas et Termonde, il y a une évaluation du plan de transport actuel en amont et notamment des résultats de modifications apportées et des difficultés générées. Il est clair que cet exercice devrait permettre d'apporter d'éventuelles modifications.

Securail

La SNCB a renforcé les équipes Securail avec 50 personnes en janvier 2024 et un autre renforcement est prévu en 2025.

Pour ce qui concerne les caméras-piétons, la présentation du projet a été faite aux syndicats, mais ceux-ci n'ont pas encore fait part de leur positionnement.

Securail compte 480 agents sur le terrain, 100 personnes dans les centres d'opérations de sécurité (SOC) et salles de contrôle. Il n'y a pas de recrutement pour le moment, sauf des dispatchers, socs et *control room*.

Imago van de NMBS

Hoe kan men naar aanleiding van de stakingen het imago van de NMBS vrijwaren?

Voor het managen van de stakingen vindt sinds 10 maart om de twee weken overleg met de representatieve spoorvakbonden plaats voordat werk wordt gemaakt van de richtlijnen uit het regeerakkoord. De dialoog zal worden voortgezet met wie tot onderhandeling bereid is.

Sommigen doen al stakingsaanzeggingen voordat de punten uit het regeerakkoord waarvoor de doelstelling vastligt, concreet zijn ingevuld. Het traject daarnaartoe moet worden verduidelijkt en onderhandeld. Het overleg met de minister komt niet in de plaats van het officiële overleg dat binnen de onderneming wordt voortgezet.

Er wordt wel degelijk met de representatieve vakbonden over de doelstellingen uit het regeerakkoord onderhandeld en voor die onderhandelingen werd een tijdspad uitgezet. Maar het gaat evenmin om sociaal overleg, zoals dat binnen publieke ondernemingen dient te worden gehouden. Het lijkt dat het voor bepaalde kleine vakbonden voor alles om een politiek getinte staking gaat. Wellicht verliest men maar beter geen tijd met degenen die bewijzen dat ze hoegenaamd niet van plan zijn te onderhandelen.

Begroting

Er is nog geen specifiekere informatie over de door te voeren besparingen. Hoe dan ook zullen die besparingen – voor een bedrag van 250 miljoen euro tegen het einde van de legislatuur – met de publieke ondernemingen en de vakbondsorganisaties moeten worden doorgesproken. De investeringen ontspringen uiteraard de besparingsdans.

Er is sprake van een besparing van 620 miljoen euro op consultancykosten en tegelijkertijd van een besparing van 675 miljoen euro binnen de publieke spoorbedrijven; misschien kan via een betere opvolging en monitoring van de uitgaven een redelijker evenwicht worden gevonden. Er is inderdaad speelruimte waarbinnen niet zal worden geraakt aan het personeel, noch aan de doeltreffendheid van het spoor, noch aan de stiptheid waar men absoluut opnieuw naartoe moet, maar waardoor men effectief een beter zicht op het beheer zal hebben. Alle uitgaven van publieke middelen moeten worden gecontroleerd en geëvalueerd. Indien die uitgaven niet kunnen worden verantwoord, is het geen schande te moeten toegeven dat ze niet moeten worden gedaan.

Image de la SNCB

Comment gérer l'image de la SNCB à la suite des grèves?

Pour la gestion des grèves, des consultations avec les syndicats représentatifs des chemins de fer ont été mises en place toutes les deux semaines depuis le 10 mars avant d'apporter des lignes directrices suivant l'accord de gouvernement. Le dialogue se poursuivra avec ceux qui sont ouverts à la négociation.

L'attitude de ceux qui déclarent la grève avant même que d'inscrire les points de l'accord de gouvernement pour lesquels l'objectif est fixé. Le chemin pour y arriver doit être précisé et négocié. L'objet des consultations avec le ministre ne remplace pas la consultation officielle qui se poursuit au sein de l'entreprise.

Il y a bien une négociation sous les objectifs gouvernementaux avec les syndicats représentatifs et qui est programmée dans le temps. Mais ce n'est pas non plus la consultation sociale qui doit exister au sein des entreprises publiques. Il semblerait que pour certains petits syndicats, c'est d'abord une grève politique. Avec ceux qui prouvent qu'ils n'avaient aucune intention de négocier, il n'y a sans doute pas de temps à perdre.

Budget

La question des économies n'a pas encore été circonscrite. Quoi qu'il en soit, cette question des économies qui s'élèvent à l'échéance de la législature à 250 millions d'euros, fera l'objet d'une consultation avec les entreprises publiques et les organisations syndicales. Il n'y a évidemment pas d'économie sur les investissements.

Un montant de 620 millions d'euros a été cité pour frais d'expertise, alors qu'il est également question de 675 millions d'euros d'économies par rapport aux entreprises publiques du rail, il y a peut-être lieu de trouver un équilibre plus raisonnable, avec un meilleur suivi et un meilleur monitoring des dépenses. Il y a effectivement des marges qui ne toucheront pas au personnel, ni à l'efficacité du rail, ni à la ponctualité qu'on doit absolument retrouver, mais qui effectivement permettront d'avoir un meilleur regard sur la gestion. Toute dépense d'argent public doit être contrôlée et évaluée. Si elle ne se justifie pas, il n'y a aucune honte à reconnaître que ce n'est pas une dépense à faire.

Nachttreinen

Wat het gebruik van subsidies door de uitbaters van de nachttreinen betreft, weze opgemerkt dat die sector geliberaliseerd is. De staatssteunproblematiek dient dan ook aandacht te krijgen en vereist uiterste waakzaamheid. Het mechanisme is niet perfect, maar heeft de verdienste te bestaan en zal worden gehandhaafd. Er zal worden onderzocht of andere acties de sector kunnen ondersteunen.

Grensoverschrijdende verbindingen

Hoe komt het dat er in Vlaanderen zo weinig grensoverschrijdende verbindingen zijn? Wat kan op korte termijn worden veranderd?

In de marge van de informele Transportraad van 24 maart 2025 heeft de minister met zijn Nederlandse collega over lijn 20 gesproken. Die laatste wil zich niet verbinden tot de concretisering van de plannen met betrekking tot de brug over de Maas. Minister Crucke zelf heeft zich er ten overstaan van het Vlaams Gewest toe verbonden om samen met zijn Vlaamse ambtsgenoot ter plaatse te gaan.

Wat het 3RX-project (Rhein-Ruhr-Rail Connection) betreft, hebben de Belgische, Nederlandse en Luxemburgse verantwoordelijken beslist om samen te werken, teneinde dit dossier voor te stellen aan alle Europese collega's, inclusief in het kader van troepenverplaatsingen. Men zal daartoe geld moeten vinden, maar de tijden zijn nu eenmaal veranderd waardoor iedereen vandaag het belang van vlotte troepenverplaatsingen inziet. Zodra de nieuwe Duitse minister voor Mobiliteit is aangewezen, zal die zich bij de initiatieven ter zake kunnen aansluiten.

Spoorweginvesteringen

Het performantiecontract wordt structureel gemonitord. De beheersorganen van de NMBS en Infrabel hebben ook een rol te spelen in het naleven van de verbintenissen van het contract en moeten waarborgen dat de budgetten onder controle zijn.

Spoorwegtoegang tot de haven

Er is veel ruimte voor verbetering op het vlak van het beheer van de goederenstroom en het goederenverkeer van en naar de haven. De directie van de haven van Antwerpen heeft niet alleen ambitie, maar ook een heel praktische kijk op hoe de zaken intern beter kunnen worden beheerd tussen het spoor en de scheepsvracht in die haven.

Trains de nuit

En ce qui concerne l'utilisation de subventions par les exploitants des trains de nuit, ces trains relèvent d'un secteur libéralisé. La problématique des aides d'État est dès lors à prendre en considération et requiert une vigilance extrême. Le mécanisme n'est pas parfait, mais a le mérite d'exister et sera maintenu. La possibilité d'engager d'autres actions pour soutenir le secteur sera analysée.

Relations transfrontalières

Comment se fait-il qu'il y en ait aussi peu en Flandre? Qu'est-ce qui peut changer à court terme?

Pour ce qui concerne la ligne 20, le point A été abordé avec le ministre néerlandais en marge du Conseil informel de transport du 24 mars 2025. Celui-ci s'engage à ne pas avancer dans la concrétisation des plans relatifs au pont sur la Meuse. Le ministre Crucke s'est lui engagé, en présence de la Région flamande, à se rendre sur place avec son collègue de la Région flamande.

Pour ce qui est du 3RX (Rhein-Ruhr-Rail Connection), il a été décidé par les responsables belge, néerlandais et luxembourgeois de coopérer afin de proposer ce dossier à l'ensemble de l'Europe, y compris dans le cadre de la mobilité militaire. Il faudra trouver de l'argent, mais les temps ont changé et l'on comprend à présent que la mobilité militaire est une chose importante. Lorsque le ministre allemand en charge de la Mobilité sera connu, il pourra s'associer aux démarches.

Investissements ferroviaires

Il y a une gouvernance de suivi du contrat de performance. Les organes de gestion des deux entreprises SNCB et Infrabel ont aussi le rôle à jouer dans le respect des engagements du contrat et doivent garantir la maîtrise budgétaire.

Accès ferroviaire au port

Il y a beaucoup de marges d'amélioration en matière de gestion des flux et du trafic de marchandises pour l'accès au port. La direction du port d'Anvers a non seulement de l'ambition, mais aussi une vue très pratique sur la manière dont les choses peuvent mieux se gérer en interne entre le rail et le fret des bateaux dans ce port.

Of de verantwoordelijkheid nu bij Infrabel of bij een spoorafhankelijke operator ligt, er is nood aan aantrekkelijke prijzen en een toereikende commerciële snelheid. Daartoe moeten alle partners kunnen samenwerken, naar elkaar luisteren en beslissingen nemen.

Het lijkt erop dat beloften niet zijn nagekomen. Er zal worden samengewerkt met de logistieke vertegenwoordigers om te zien over welke hefboomen voor actie de beleidsmakers beschikken, maar die logistieke actoren moeten ook een deel van het werk op zich nemen en beter samenwerken en informatie uitwisselen opdat het spoor beter presteert en aantrekkelijker wordt. De wil is er duidelijk.

Gewaarborgde dienstverlening

Hoe zit het met de evaluatie van de gewaarborgde dienstverlening?

De planningen zitten nog steeds binnen het basisplan met 60 % van de treinen in dienst, wat de doelstelling is. Op basis van individuele en persoonlijke klachten worden de verbindingen tussen alle stations zoveel mogelijk in stand gehouden. Hetzelfde geldt voor de hoofdlijnen die de voorkeur van de reizigers wegdragen. Na de staking werd een stand van zaken opgemaakt waaruit bleek dat 35 tot 40 % van de treinen reed, afhankelijk van hoe de staking werd opgevolgd. Het gaat niet over gewaarborgde dienstverlening, maar over een alternatieve dienstverlening op basis van het beschikbare personeel. Er moet worden nagedacht over het feit dat een zeer kleine minderheid van vakbonden een heel spoorwegnet kan blokkeren ten nadele van iedereen die van dat net verwacht dat het de mogelijkheid biedt het werk of een andere bestemming te bereiken.

Witte en grijze zones

Deze kwestie is een prioriteit, maar valt onder de bevoegdheid van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid.

Een indrukwekkende vaststelling is dat er tussen Rijsel en Parijs geen witte zones zijn, terwijl die er in België wel zijn. Frankrijk beschikt over een satellietstelsel, terwijl België heeft gekozen voor een stelsel met palen.

Misschien is dat een andere manier om de zaken te bekijken en vooruitgang te boeken. Het zal misschien minder duur en efficiënter zijn, ook al moeten er dan in de trein zelf verbeteringen worden aangebracht. Over

Que ce soit Infrabel ou un opérateur dépendant du rail qui soit en charge, ce qu'il faut, ce sont des prix attractifs et une vitesse commerciale suffisante. Et pour ce faire, il faut que l'ensemble des partenaires puissent travailler ensemble, s'écouter et décider.

Il semblerait qu'il y avait des promesses qui avaient été faites, mais qui n'avaient pas été respectées. Il sera travaillé avec les représentants de la logistique pour identifier les leviers d'action qui dépendent du monde politique, mais il faut aussi que ces acteurs logistiques fassent une partie du travail et qu'ils puissent mieux collaborer et partager l'information pour que le rail devienne plus performant et plus attractif. Clairement, la volonté s'y trouve.

Service garanti

Quid de l'évaluation du service garanti?

Les planifications sont toujours dans le plan de base avec 60 % de trains en service, qui est l'objectif. Mais sur la base de réclamations individuelles et personnelles, les liaisons entre les gares de l'ensemble sont maintenues autant que possible. Il en va de même pour les lignes principales privilégiées. Le point est fait après de la grève, et l'on constate que 35 à 40 % des trains roulent, en fonction du suivi de la grève. On ne parle pas de service garanti, mais de service alternatif sur la base du personnel à disposition. Il faudra mener une réflexion sur le fait que des syndicats très minoritaires peuvent bloquer l'ensemble d'un rail au détriment de tous ceux qui attendent aussi de ce rail la possibilité de rejoindre leur lieu de travail ou une autre destination.

Zones blanches et grises

C'est une priorité, mais la matière relève des compétences de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique.

Le fait est qu'entre Lille et Paris, il n'y a pas de zones blanches, alors qu'il y en a en Belgique. La France s'est dotée d'un système satellitaire, alors que notre pays a opté pour des bornes.

Voilà encore une manière peut-être d'étudier le dossier pour le faire avancer. Cela coûtera peut-être moins cher, ce sera peut-être plus efficace, même s'il y a dans ce cas des améliorations à apporter dans le train. La

alle mogelijkheden moet werkelijk een grondige denk-oefening worden gevoerd.

Zelfrijdende treinen en treinen op batterijen

Voor de zelfrijdende trein moet worden nagedacht over langetermijnprojecten, waarbij belangrijke technologische en financiële keuzes moeten worden gemaakt.

Wat de treinen op batterijen betreft, sluit de strategie van de geleidelijke uitstap uit diesel voor passagiers-treinen perfect aan bij de NMBS-strategie.

Aan die denkoefening kan duidelijk niet voorbij worden gegaan.

HR Rail

Het is niet de bedoeling HR Rail te ontmantelen, maar na te gaan welke taken kunnen worden toevertrouwd aan de overheidsbedrijven voor zover het gaat om taken die zij reeds uitoefenen. Vervolgens zal het vennootschapsdoel van HR Rail opnieuw moeten worden gedefinieerd, op basis van taken die niet zouden kunnen worden overgedragen, waaronder voormelde ziekenfondstaken.

Waarom bekijkt men de zaken niet andersom en zorgt men er niet voor dat HR Rail alle bevoegdheden overneemt? Omdat al veel werk werd verricht en de tegenovergestelde operatie waarschijnlijk meer zal kosten of op zijn minst de situatie ingewikkelder zal maken.

Het is inderdaad zo dat er een personeelsbeleid is binnen de NMBS en een ander binnen Infrabel. Dat lijkt niet abnormaal gelet op het aantal mensen dat in elk van die bedrijven werkt. En misschien moet precies op dat vlak de specificatie op werkniveau tot uiting komen. HR Rail zal uiteraard taken behouden die niemand anders over een lange periode kan uitvoeren.

Personeelsstatuut

Zal er een einde komen aan de statutaire indienstnemeningen in de spoorsector? Er zullen wervingstrajecten en budgetten voor het personeel zijn. De spoorwegen zullen spoorwegpersoneel nodig hebben. In bepaalde gevallen blijft het statuut gerechtvaardigd.

De kwestie is een van de onderwerpen die worden besproken in het raam van de overleggroepen van vakbonden en overheidsbedrijven die de minister heeft opgezet.

De regering zegt niet terug te zullen komen op de verworven rechten. Dat betekent evenmin dat er in de

réflexion doit réellement être poussée jusqu'au bout des possibilités.

Trains autonomes et à batterie

Pour le train autonome, la réflexion et les projets à long terme, avec d'importants choix technologiques et financiers, seront à mener.

Pour ce qui est du train à batterie, la stratégie de sortie graduelle du diesel pour le train voyageur est parfaitement alignée avec la SNCB.

Clairement, on ne pourra pas se passer de la réflexion.

HR Rail

Il n'est pas question de démanteler HR Rail, mais d'identifier quelles sont les missions qui peuvent être confiées aux entreprises publiques dans la mesure où il s'agit de tâches qu'ils exercent déjà. Ensuite, il conviendra de redéfinir l'objet social d'HR Rail, en s'appuyant sur des missions qui ne pourraient pas être transférées, entre autres les missions de mutuelle qui ont été évoquées.

Pourquoi ne pas voir les choses inversement et organiser la reprise par HR Rail de l'ensemble des compétences? Parce qu'il y a déjà un travail qui a été réalisé et que l'opération en sens contraire coûtera sans doute plus d'argent ou complexifiera à tout le moins la situation.

Il faut se dire qu'il y a une gestion du personnel au sein de la SNCB et au sein d'Infrabel. Cela ne semble pas anormal au regard du nombre de personnes qui travaillent dans chacune de ces entreprises. Et c'est peut-être là qu'il faut pousser la spécification en termes de travail. HR Rail gardera bien évidemment des missions que personne d'autre ne peut, sur le long terme, accomplir.

Statut du personnel

Sera-t-il mis fin au recrutement statutaire dans le monde du rail? Il y aura des trajectoires de recrutement et des budgets pour le personnel, les chemins de fer auront besoin de cheminots. Dans certains cas, le statut continuera à se justifier.

La question fait partie des sujets discutés dans le cadre des groupes de concertation des syndicats et d'entreprises publiques mises sur pied par le ministre.

Le gouvernement dit qu'on ne reviendra pas sur les droits acquis. Ça ne veut pas dire non plus qu'à l'avenir,

toekomst geen statutaire personeelsleden meer zullen zijn bij de NMBS. Er zijn waarschijnlijk taken waarvoor het statuut inderdaad nog steeds een optie is, maar andere zullen op contractuele basis worden ingevuld.

Veel Belgen treden op die manier in dienst en dat zorgt voor geen enkel probleem ten aanzien van hun bank.

Besluitvorming

Wat met een beslissing van de raad van bestuur van de NMBS bij ontstentenis van een beslissing binnen het paritair comité? Is dat een aanval op de vakbond?

Dat is ook een element dat wordt besproken in het raam van de contacten met de overheidsbedrijven en de grote vakbonden als vertegenwoordigers van de werknemers.

One Man Car

De vraag over het risico op agressie in de *one man cars* is een goede vraag. Ter plaatse gaan kijken hoe dat in het buitenland werkt, zal een beter idee geven van de realiteit.

Sluiting van loketten

Het openbaredienstcontract voorziet in een menselijke aanwezigheid in ten minste honderd stations over het hele land. Aan dat contract wordt niet geraakt. Wel zal menselijke aanwezigheid niet altijd gekoppeld zijn aan loketten, gelet op de veranderende aankoopgewoonten.

Het is belangrijk diensten en personeel in de stations te hebben, maar polyvalentie is eveneens een goede zaak. Bovendien zullen de nieuwe verkoopautomaten het mogelijk maken om direct gepersonaliseerde hulp op afstand te bieden aan mensen die dat nodig hebben. Mobiliteit moet voor iedereen toegankelijk zijn en blijven.

Parkings

Zullen de prijzen om (fiets en auto) te parkeren in de buurt van stations schappelijk blijven?

Er bestaan prijscriteria. Zo zal wie de trein neemt, voordeliger kunnen parkeren. De prijzen moeten de uitbatingskosten dekken; het is niet de bedoeling er winst mee te maken. De NMBS bekijkt thans hoe de parkeerfaciliteiten kunnen worden verbeterd voor de houders van een flexibel abonnement en hoe de beveiligde fietsenstallingen aantrekkelijker kunnen worden gemaakt.

il n'y aura plus aucun statutaire à la SNCB. Il y a sans doute des missions pour lesquelles le statut reste effectivement envisagé, mais d'autres travailleront sur une base contractuelle.

Beaucoup de Belges s'engagent ainsi, cela ne leur pose pas de problèmes à l'égard de leur banque.

Prise de décisions

Quid d'une décision du conseil d'administration de la SNCB en l'absence de e CA, s'il n'y a pas de décision au sein de la commission paritaire? Est-ce une attaque envers le syndicat?

C'est également un élément discuté dans le cadre des échanges avec les entreprises publiques et les représentants de travailleurs que sont les grands syndicats.

One Man Car

La question du risque d'agressions dans les *one man car* est une bonne question. L'examen sur place du fonctionnement, à l'étranger, permettra d'avoir une meilleure idée de la réalité.

La fermeture des guichets

Le contrat de service public prévoit une présence humaine dans au moins cent gares réparties sur le territoire. Rien ne changera à ce contrat. Il y a lieu de préciser que la présence humaine ne sera pas toujours liée à des guichets au vu de l'évolution des habitudes d'achat.

Il est important de prévoir des services et du personnel dans les gares, mais aussi de réussir la polyvalence. Par ailleurs, les nouveaux automates de vente permettront d'offrir une assistance à distance, personnalisée, en direct, aux personnes qui en ont besoin. La mobilité doit être et reste accessible à tous.

Parkings

Le prix des parkings (vélos et autos) aux abords des gares restera-t-il accessible?

Oui, il y a des critères pour le prix, notamment que cela reste avantageux pour les usagers du train. Le prix doit couvrir l'exploitation, l'objectif n'est pas d'en faire une machine à cash. La SNCB travaille actuellement à améliorer son offre de parking pour les titulaires d'un flexible abonnement et à rendre les parkings vélos sécurisés plus attractifs.

Het klopt dat het op het eerste gezicht nogal gek is om de mensen te laten betalen voor een parkeerplaats en ze tegelijk aan te moedigen om vaker de trein te nemen. Die parkeerplaatsen vereisen echter ook investeringen; die moet men er op de een of andere manier ook weer uit kunnen halen, anders boekt het bedrijf alleen verlies.

Het wordt interessant om te zien wat de gevolgen zullen zijn van het verlaagd parkeertarief in Louvain-la-Neuve (tot 1 euro), in combinatie met meer piekuurtreinen naar Brussel ingevolge de werken aan het Leonardkruispunt, in de wetenschap dat die werken wellicht een factor zijn waardoor mensen ervoor kiezen niet de wagen maar de trein te nemen.

Overwegen veiliger maken Infrabel heeft een actieplan om de overwegen veiliger te maken. Zo organiseert het bedrijf bewustmakingscampagnes op scholen en werkt het samen met De Lijn en de TEC.

Op 17 september komt er een communicatiecampagne op sociale media gericht op het grote publiek.

Infrabel zal in 2025 op meer dan 40 extra punten camera's installeren en plant ook meerdere interventies.

Anderzijds moet men zich hoeden voor excessen. Zo waren er overwegen die "dringend moesten worden aangepakt", terwijl men er alleen via een weiland of akker van een landbouwer toegang toe had. Als er maar een handvol mensen mee gebaat zijn, kan een miljoen euro misschien ook anders worden benut. Een en ander moet grondig worden onderzocht.

Trieerheuvel

Wat is een aantrekkelijke prijs om gebruik te maken van de trierheuvel?

De obstakels qua regelgeving zullen worden weg-gewerkt, Lineas staat er niet alleen voor.

Het RCGS zal een belangrijke rol spelen. De minister rekent op de medewerking van Infrabel en van de FOD Mobiliteit en Vervoer om oplossingen uit te werken.

De liberalisering van Lineas is geen mislukking, het bedrijf slaagt er bijna in break-even te draaien. Het is wel een mislukking dat Europa niet overal ter wereld dezelfde regels in acht doet nemen en dat de concurrenten van Lineas zo voordelen hebben die Lineas ontbeert. Het Lineasmodel is interessant en het bedrijf is behoorlijk succesvol, ook al zal het de komende jaren nog moeten groeien qua volume.

Et c'est vrai que *prima facie*, on peut dire qu'il y a un non-sens de solliciter le paiement d'un parking alors qu'on pousse la population à utiliser le service ferroviaire. Il y a un prix aussi à l'investissement de ces parkings, donc il faut quand même permettre la rentabilisation, parce que sinon, clairement, l'entreprise ne s'y retrouve pas.

Il sera intéressant de savoir ce que donnera le fait d'avoir réduit le coût des parkings à Louvain-la-Neuve à 1 euro, pour augmenter la fréquence en heure de pointe entre cette ville et Bruxelles à la suite des travaux au carrefour Léonard, sachant par ailleurs que ces travaux sont sans doute un élément d'attractivité pour aujourd'hui quitter la route et prendre le train.

Sécurisation des passagers à niveau Infrabel a un plan d'action de sécurisation des passages à niveau. L'entreprise organise des campagnes de sensibilisation auprès des écoles et se concerte avec De Lijn et les TEC.

Il y aura une campagne de communication le 17 septembre sur les médias sociaux vers le grand public.

Infrabel va installer des caméras sur plus de 40 points supplémentaires en 2025 et envisage une série d'interventions.

Il faut parfois aussi ne pas tomber dans l'excès. Il y a ainsi le cas d'un ou deux passages à niveau à supprimer, alors qu'ils avaient comme seul accès celui d'un champ ou une prairie cultivée par un agriculteur. Si cela ne concerne qu'une ou deux personnes, il ne faut peut-être pas dépenser un million d'euros. La question reste à vérifier.

Bosse de triage

Quel est le tarif attractif en ce qui concerne la bosse de triage?

Les obstacles réglementaires seront levés, Lineas n'est pas seul.

Le CCFF va jouer un rôle important. Le ministre compte sur l'implication d'Infrabel et du SPF Mobilité et Transport pour que des solutions puissent être trouvées.

La libéralisation de Lineas n'est pas un échec, l'entreprise parvient quasiment à réaliser un équilibre. Ce qui est un échec, c'est que l'Europe ne fait pas respecter les mêmes règles partout dans le monde et que les concurrents de Lineas bénéficient d'avantages dont Lineas est privé. Le modèle Lineas est un modèle intéressant et l'entreprise est plutôt performante, même si elle devrait encore augmenter en termes de volume dans les années à venir.

Schoolvakanties

Het openbaredienstcontract van de NMBS voorziet erin dat een deel van het treinaanbod kan worden aangepast tijdens schoolvakanties, rekening houdend met de verschillende timing van die vakanties in de twee gemeenschappen van het land. Die soms moeilijke oefening wordt steeds tot een goed einde gebracht en tracht in te spelen op de individuele vragen, al is een en ander zeker ook voor verbetering vatbaar.

Bedrijfsgronden

Wat de bedrijfsgronden in de havengebieden betreft, is er geen onsamenhangendheid. De verkoop van bedrijfsgronden wordt niet uitgesloten. De dialoog tussen de NMBS en de haveninstanties zal worden hersteld. De minister zal de uitwerking van een oplossing ondersteunen.

Goederenvervoer

oe denkt men de ambities voor het goederenvervoer tegen 2030 te bereiken?

Het gaat hier niet om de ambitie van een minister, het is de ambitie van een sector die zich moet voorbereiden op de verwachte toename van de behoefte aan goederenvervoer tussen nu en 2040.

Niet alle goederen zullen per vrachtwagen kunnen worden vervoerd.

Binnenschepen moeten dan weer rekening houden met de waterstand van de bevaarbare waterwegen.

Het vervoer per spoor is en blijft het meest veerkrachtig. Het kan dus extra volumes aan. Daarom is een modernisering van de regels essentieel.

2. Weg

Verkeersveiligheid

In 2025 komt er wel degelijk een verkeersveiligheidsplan. De besprekingen daarover met Justitie, de politie en de gewesten zijn al aan de gang. Binnen de regering doen trouwens een aantal concrete maatregelen de ronde, zoals de consolidatie van het ANPR-schild, de recidivistendatabank, de CBE-richtlijn (*Cross-Border Enforcement*), gsm-camera's, re-integratieopleidingen, alcoholmaatregelen en een versterkt technisch toezicht op e-steps en fatbikes.

Hoe kan technologie worden gebruikt om de verkeersveiligheid te verbeteren?

Congés scolaires

En ce qui concerne l'offre de la SNCB durant les congés scolaires, le contrat de service public permet d'adapter, dans une certaine proportion, l'offre en période de congé scolaire en tenant compte du calendrier de ces congés dans les deux communautés du pays. C'est un travail qui est fait, même si c'est parfois complexe, et c'est par rapport une demande individuelle, mais il y a des améliorations qui peuvent être apportées.

Terrains

En ce qui concerne le terrain dans les zones portuaires, il n'y a pas d'incohérence. La référence à la vente de terrain n'est pas écartée. Le dialogue sera rétabli entre la SNCB et les instances du port. Le ministre soutiendra la recherche de solutions.

Fret

Pour le fret, comment parvenir à réaliser l'ambition 2030?

Il ne s'agit pas de l'ambition d'un ministre, c'est l'ambition d'un secteur qui doit se préparer à la hausse attendue des besoins en transport de marchandises d'ici 2040.

Les camions ne pourront pas tout absorber.

Les bateaux dépendent du niveau d'eau des voies navigables.

Le rail est et reste le plus résilient. Il peut donc absorber des volumes supplémentaires. Il est donc important de travailler à la modernisation des règles.

2. Route

Sécurité routière

Il y aura bien un plan de sécurité routière en 2025. Les discussions ont déjà commencé avec la Justice, la police et les régions. Quelques mesures concrètes qui sont d'ailleurs mentionnées dans le cadre du gouvernement, comme la consolidation du bouclier ANPR, la base de données récidive, la directive CBE (*Cross-Border Enforcement*), les caméras GSM, les formations de réintégration, mesures d'alcool, meilleur encadrement technique des e-steps et fat bikes.

Comment utiliser les technologies pour la sécurité routière?

Via gsm-camera's en via een verbetering van de drug-tests, waar ook ketamine in moet worden opgenomen.

Op het vlak van voertuigen begint de recentste Europese regelgeving resultaat op te leveren, met het verplichte rijhulpsysteem (*Advanced Driver Assistance Systems*, ADAS) in 2022 en 2024.

Men ziet vandaag ook dat bij de productie van nieuwe voertuigen al een aantal elementen worden geïntegreerd die duidelijk mogelijkheden bieden voor samenwerking met trackingtechnologieën. Dat zou de verkeersveiligheid moeten bevorderen.

Het installeren van de LOC is niet zo eenvoudig als het klinkt. Een aantal vragen moeten nog worden uitgeklaard, zoals de concrete interpretatie van de richtlijn, de realtimecommunicatie met de Mercurius-database en het voorkomen van een gelijktijdige opstart van alle wagenmodellen. Er blijven een aantal technische vragen die moeten worden opgelost, maar de ambitie is er.

Op het vlak van recidive en verkeerscriminaliteit werkt de FOD Mobiliteit en Vervoer al samen met Justitie en de politie aan een actieplan dat een reeks maatregelen omvat. Wat de procedure betreft zal de uitwerking grotendeels ten laste komen van Justitie, dat momenteel de procedure beheert voor het innen van de geldboetes in het geval van buitenlandse overtreders en van gerechtelijke vervolging.

De FOD Mobiliteit en Vervoer zal helpen bij het vastleggen van de voornaamste principes en bereidt de wettelijke basis voor. De FOD heeft al een eigen analyse gelanceerd. De gewesten worden betrokken en moeten bij recidive de historie van administratieve snelheidsboetes ter beschikking stellen.

Recidive staat centraal in de benadering, maar de nadere regels zoals uitgelegd in het regeerakkoord worden overgenomen, in die zin dat vervolging mogelijk wordt jegens mensen die een bepaald aantal daden hebben gesteld. Het klopt dat de formulering van de beleidsverklaring summier uitvalt in vergelijking met wat in het regeringsakkoord staat, maar het akkoord zal wel degelijk gevolgd worden.

Wat het beleid inzake alcohol en drugs betreft, gaat men ervan uit dat elke bestuurder minstens om de drie jaar moet worden getest voordat die controles effectief zijn.

De douane is zelf overigens vragende partij om alcoholcontroles te mogen uitvoeren, aangezien de douanediens soms geconfronteerd worden met mensen die dronken zijn tijdens de controles. Een werkgroep

Par des caméras GSM, en améliorant les tests de détection de drogue en intégrant la kétamine.

Au niveau des véhicules, les dernières réglementations européennes commencent à produire leurs effets avec le système d'aide à la conduite (*Advanced Driver Assistance Systems* ADAS) obligatoire en 2022 et 2024.

On voit aussi qu'aujourd'hui, la production de nouveaux véhicules intègre déjà un certain nombre d'éléments qui permettent clairement la collaboration avec les technologies de suivi qui doivent pouvoir sécuriser les routes.

L'installation du LOC n'est pas si facile que ça à mettre en œuvre. Comment lire la directive, comment communiquer avec la banque de données Mercurius en temps réel, comment empêcher le démarrage de tous les modèles de véhicules? Il reste encore des questions techniques à résoudre, mais l'ambition est là.

Au niveau de la récidive et de la criminalité routière, le SPF Mobilité et Transport est déjà impliqué avec la Justice et la police dans la rédaction d'un plan d'action qui reprend une série de mesures. L'essentiel des développements quant à la procédure devra être prise en charge par la Justice, car c'est elle qui gère actuellement la procédure de perception des amendes, en cas de *cross border* et de poursuites devant les tribunaux.

Le SPF Mobilité et Transports aidera à définir les grands principes et prépare la base légale. Il a déjà lancé une analyse de son côté. Les régions sont impliquées et devront transmettre leurs infos sur l'historique des amendes administratives de vitesse pour la récidive.

La récidive est au cœur de l'attention, mais les modalités qui ont été précisées dans l'accord de gouvernement sont reprises quant au fait qu'on pourront être poursuivis devant les tribunaux ceux qui ont accompli un certain nombre d'interactions. C'est vrai que la rédaction de la note d'orientation politique est réductrice par rapport à ce qui est repris dans l'accord de gouvernement et c'est bien cet accord qui sera suivi.

Concernant la politique sur l'influence de l'alcool et de la drogue, on considère que chaque conducteur doit être contrôlé au minimum une fois tous les trois ans pour que ça commence à prendre des effets.

En ce qui concerne les douanes, elles sont elles-mêmes demandeuses de pouvoir faire des contrôles alcooliques car leurs services sont parfois confrontés à des personnes ivres dans le cadre de leurs contrôles. Un

analyseert momenteel de technische en juridische mogelijkheden, zoals de vraag hoe een douanebeambte de onmiddellijke intrekking van een rijbewijs zou kunnen beheren in geval van een ernstige alcoholintoxicatie. Er zullen wellicht stappen moeten worden gezet op het vlak van wetgeving, wat ook zal gebeuren.

Het klopt dat de politie nu al veel inspanningen levert om bestuurders te controleren. Die inspanningen werpen trouwens vruchten af. Het aantal bestuurders onder invloed daalt langzaam, maar het lijkt helaas een werk van lange adem te zijn. Om doeltreffender te zijn, moeten alle alcoholcontroles op het terrein geregistreerd kunnen worden. Momenteel gebeuren die registraties enkel bij de BOB-campagnes, wat onvoldoende is. Er is echt nog synergie mogelijk op het gebied van controles.

Nultolerantie voor rijden onder invloed is niet opgenomen in het regeerakkoord. Iedereen kan daar zijn eigen mening over hebben, maar het is belangrijk het regeerakkoord uit te voeren.

Er zijn geen juridische hindernissen voor het alcoholslot; de grootste uitdaging is de prijs, die 3500 euro per jaar bedraagt voor het apparaat en de bijhorende ondersteuning. Het alcoholslot wint aan populariteit bij magistraten en overtreders. Hopelijk zullen schaalvoordelen de kosten kunnen drukken. Er komen trouwens nieuwe modellen op de markt.

De keuze aan de overtreder laten is evenwel een goede zaak: men moet dan kiezen tussen ofwel een dure aankoop, ofwel helemaal niet rijden. Met dergelijke bestuurders hoeft men geen medelijden te hebben.

De federale overheid speelt een rol in de preventie. Men moet de nodige maatregelen invoeren wat de re-integratieopleidingen betreft. Een ontwerp van koninklijk besluit ligt klaar.

De wet voorziet ook in de mogelijkheid om opleidingen aan te bieden als alternatief voor de onmiddellijke inning. Ook op dat vlak moet Justitie ervan worden overtuigd om die procedures aan te passen.

Als het gaat om maatregelen rond het alcoholslot, wordt België door Europa als een model beschouwd. Dat betekent niet dat de situatie niet kan worden verbeterd, maar de apparaten zijn dus behoorlijk effectief. Vandaag hebben meer dan 2000 mensen dit soort apparatuur in hun voertuig. In de toekomst zal het gebruik dankzij technologische ontwikkelingen wellicht eenvoudiger worden.

groupe de travail analyse pour l'instant les possibilités techniques et légales, par exemple la question de savoir comment un douanier pourrait gérer un retrait immédiat du permis de conduire en cas d'intoxication alcoolique grave. Il y a sans doute des pas à entreprendre sur le point législatif, ce qui se fera.

C'est vrai que la police fait déjà beaucoup d'efforts pour les contrôles et que, d'ailleurs, ces efforts portent leurs fruits. Le nombre de conducteurs sous influence baisse lentement, mais la tendance à l'air de s'installer, malheureusement, dans la durée. Pour être plus efficace, il faut encore pouvoir enregistrer tous les contrôles alcooliques réalisés sur le terrain. Pour l'instant, ces enregistrements sont limités aux compagnes BOB, ce qui est insuffisant. Il y a vraiment des synergies à réaliser en matière de contrôles.

La tolérance zéro en matière d'alcool au volant ne figure pas dans l'accord de gouvernement. Chacun peut avoir sa propre opinion à ce sujet. Cependant, il est important de mettre en œuvre l'accord de gouvernement.

Il n'y a pas de barrières juridiques à l'éthylotest antidémarrage (EAD); le principal défi est son prix, qui s'élève à 3500 euros par an pour le dispositif et l'encadrement. L'EAD gagne en popularité auprès des magistrats et des contrevenants. Il faut espérer que les économies d'échelle permettront de réduire les coûts. De nouveaux modèles apparaissent d'ailleurs sur le marché.

Laisser le choix à l'auteur d'une infraction est une bonne chose, pourtant: c'est soit cher, soit ne pas conduire du tout. On ne va pas pleurer sur le sort de ces conducteurs.

Le fédéral joue un rôle sur le plan préventif. Il faut prévoir les mesures nécessaires pour que les formations de réintégration soient possibles. Un projet d'arrêté royal est prêt.

La loi prévoit aussi de pouvoir proposer des formations alternatives à la perception immédiate. Là aussi, il faut convaincre la Justice d'adapter ces procédures.

En matière de mesures relatives aux éthylotests, la Belgique est considérée comme un modèle par l'Europe. Cela ne veut pas dire qu'on ne peut pas améliorer la situation, mais celle-ci est plutôt satisfaisante. Aujourd'hui, il y a plus de 2000 personnes qui ont ce type d'appareillage dans leur véhicule. Il pourrait y avoir des simplifications à l'avenir, grâce aux évolutions des technologies que les véhicules auront à leur disposition.

Gegevensbank van recidivisten

Inzake verkeersveiligheid kan spoedig een wetsontwerp worden uitgewerkt, maar Justitie moet allereerst een businessanalyse uitvoeren en budget vrijmaken. Bovendien zijn er tal van andere prioriteiten. Die gegevensbank is echter ook belangrijk.

Gebruik van veiligheidscamera's

Het gaat er niet om het dragen van de veiligheidsgordel te controleren, wel om het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur aan te pakken. Technisch kan de software weliswaar ook worden ingezet om te controleren op het gebruik van de veiligheidsgordel. Geen gordel dragen is weliswaar vooral een risico voor de bestuurder, terwijl het gebruik van een mobiele telefoon iedereen in gevaar brengt.

Het ANPR-netwerk is er al. Het telt al duizenden camera's – momenteel ongeveer 2.000, met als doel dat aantal uit te breiden tot 10.000. De camera's worden thans vooral gebruikt om snelheidsovertredingen vast te stellen. Het opzet is dus niet ervoor te zorgen dat al die camera's van vandaag op morgen ook gsm-gebruik achter het stuur kunnen detecteren. Het is veeleer de bedoeling kleinschalig te beginnen met een aantal proefprojecten.

Zo zouden bepaalde camera's kunnen worden uitgerust met specifieke beeldanalysesoftware om te speuren naar bestuurders die hun mobiele telefoon gebruiken. Uiteraard moet de privacy daarbij worden gerespecteerd, wat zeker technisch mogelijk is. Er zal op worden toegezien dat die privacygaranties onverkort worden nageleefd op grond van de beginselen van evenredigheid en doelmatigheid (de beelden wazig maken zodat de passagier onherkenbaar wordt, in de politiedatabanken enkel de foto's bewaren waarop de software gsm-gebruik aan het stuur heeft gezien, de doorgifte en opslag van gegevens behoorlijk beveiligen, zich beperken tot wat strikt noodzakelijk is om de pakkans te verhogen). Het mag alleen gaan om een technische schifting. Nadien moet altijd een menselijke controle gebeuren.

Fietsen

Wat de investeringen betreft om het gebruik van de fiets te stimuleren en fietsdiefstal tegen te gaan, is de verdere uitrol van My Bike nodig en moet de databank van Mobiliteit worden gekoppeld aan de politiedatabank.

Base de données sur les récidivistes

En ce qui concerne la sécurité routière, un projet de loi peut être élaboré à brève échéance, mais la Justice doit d'abord faire une analyse et dégager un budget, alors que les priorités sont importantes. Or, la base de données a toute son importance.

Utilisation des caméras de sécurité

La question ne concerne pas le port de la ceinture de sécurité, mais la lutte contre l'utilisation du GSM au volant. Techniquement, le logiciel peut cependant être utilisé pour contrôler le port de la ceinture également. Si le non-port de la ceinture génère un risque pour le conducteur, l'utilisation du GSM génère un risque pour tout le monde.

Le réseau ANPR existe déjà. Il est composé de milliers de caméras – on parle de 2.000, le but est d'arriver à 10.000. Il est utilisé aujourd'hui principalement pour détecter les infractions de vitesse. Le but n'est donc pas que toutes ces caméras puissent du jour au lendemain détecter l'utilisation du GSM au volant, il faudra au contraire commencer à petite échelle par des projets pilotes.

Concrètement, certaines caméras pourront être équipées d'un logiciel spécifique qui fait de l'analyse d'images de manière à pouvoir détecter le GSM au volant. Bien sûr, des garanties relatives à la vie privée sont indispensables et techniquement possibles, il sera veillé à ce qu'elles soient complètement respectées, en application du principe de proportionnalité et de finalité (flouter le risque de l'image de manière à ne pas pouvoir reconnaître le passager, ne conserver dans les banque de données de la police que les photos pour lesquelles le logiciel a détecté un GSM au volant, sécuriser la chaîne de communication et d'enregistrement des données, se limiter à ce qui est strictement nécessaire pour augmenter le risque de contrôle). Il ne doit s'agir que d'un pré-filtrage technique. Une vérification humaine est toujours indispensable.

Vélo

En ce qui concerne les investissements pour le développement cyclable et le vol de vélo, il faut poursuivre la mise en œuvre de My Bike et relier la banque de données de Mobilité à celle de la police.

Wegvervoer: een sociaal recht

Hoe de sociale inspecties opvoeren en het middelenkort in de strijd tegen sociale dumping aanpakken?

Met het Europese Mobiliteitspakket uit 2020 kwamen er een aantal nieuwe regels om de bestaande wetgeving bij de tijd te brengen en de sociale wetgeving en de marktregels aan te scherpen.

Perfect is het zeker nog niet, maar desalniettemin werden belangrijke wetgevende stappen gezet, zoals de invoering van de detachingsregeling voor cabotage en van bepalingen inzake de verplichte terugkeer naar huis van chauffeurs, het gebruik van betere instrumenten dan de tachograaf om de rij- en rusttijden te registreren, controles op afstand of het verbod om de wekelijkse rust in het voertuig te nemen.

Het is nu aan de lidstaten om die rechtsregels te handhaven. Daartoe moeten de controles op de weg worden verscherpt, net zoals dat voor alle andere ondernemingen het geval is.

Om de strijd tegen sociale en fiscale fraude op te drijven en een intensiever sociaal inspectiebeleid te voeren, heeft de regering beslist de personeelsformatie van de bevoegde diensten uit te breiden.

Er werd geopperd op federaal niveau de balans inzake sociale dumping op te maken en samen met de ministers van Werk en Sociale Zaken na te gaan hoe de controlediensten nauwer kunnen samenwerken en waar de teams versterking kunnen gebruiken. In tegenstelling tot de gangbare opvatting moet controleren immers niet worden gezien als een uitgave, maar als een investering in verkeersveiligheid en behoorlijke arbeidsomstandigheden.

De minister zal zijn Europese ambtsgenoten ook attent maken op de kwestie van de chauffeurs uit derde landen. Die zijn immers nodig om het toenemende chauffeurstekort op te vangen, maar er moet dan wel voor worden gezorgd dat ze dezelfde loonvoorwaarden genieten als hun collega's uit EU-landen en dat de detachingsregeling ook voor hen geldt, volgens de vastgelegde voorwaarden.

VAA

Hoe zal een financiële sanctie worden opgelegd voor de zogenaamde *fake* hybride auto's? De eenvoudigste manier is via de voordelen van alle aard (VAA).

Transport routier: droit social

Comment renforcer l'inspection sociale et le manque de moyens à l'égard de la politique de dumping sociale, celle-ci?

Le droit européen a été adapté en 2020, via le paquet mobilité, afin de mettre à jour la législation et de renforcer la législation sociale ainsi que les règles de marché.

Tout n'est pas parfait, certes, mais d'important pas en avant ont été inscrits dans les lois, par exemple: l'application du détachement aux opérations de cabotage, les obligations en matière de retour du chauffeur à leur domicile, de meilleurs outils que le tachygraphe, pour mesurer le temps de conduite et de repos, les contrôles à distance, l'interdiction du repos hebdomadaire à bord des véhicules.

La balle est dans le camp des États membres qui doivent appliquer le droit, et pour ça, il faut renforcer les contrôles le long de la route comme pour toute autre entreprise.

Par rapport à la fraude fiscale et la fraude sociale, on parle bien de l'inspection sociale aussi, le gouvernement a décidé d'augmenter le volume des personnes qui seront mises à disposition de ces services.

Il y a une suggestion qui était de faire le point au niveau fédéral en matière de dumping social et de vérifier avec les ministres compétents en matière d'emploi et d'affaires sociales comment augmenter les synergies entre services de contrôle et de renforcer les équipes là où c'est nécessaire. Contrairement à ce que l'on pense, le contrôle ne représente pas un coût, mais un investissement dans la sécurité routière et dans les bonnes conditions de travail.

Sur la question des chauffeurs de pays tiers, le ministre sensibilisera ses collègues de l'Union européenne afin que ces chauffeurs, nécessaires pour remédier à la pénurie croissante de chauffeurs, bénéficient des mêmes conditions de salaire que leurs homologues de l'Union européenne et que le détachement s'applique bien à eux suivant les conditions prévues.

ATN

Comment une sanction financière sera mise en œuvre pour les voitures *fake* ou hybrides? Le plus simple, c'est d'intervenir au moyen des "avantages de toute nature" (ATN).

3. Luchtvaart

Duurzame brandstoffen

Wat zijn de logistieke en financiële uitdagingen inzake het promoten van duurzame brandstoffen?

De SAF's zijn verplicht op grond van de Europese *ReFuel Aviation*-Verordening van 2023. Brandstofleveranciers zijn verplicht SAF's op te nemen in het eindmengsel, ten belope van 2 % in 2025, 6 % in 2030 en 70 % in 2050.

De doelstellingen voor dit jaar vormen geen probleem, maar op middellange termijn wordt het moeilijker omdat het voor de ontwikkeling van SAF's soms ontbreekt aan hernieuwbare bronnen, zoals afval, dierlijke vetten of biobrandstoffen van de tweede generatie. Er zal dan ook worden ingezet op de ontwikkeling van de eSAF-keten, synthetische brandstoffen eventueel op basis van groene waterstof, maar dat is vijf tot zes keer zo duur, om nog te zwijgen van het feit dat de industriële projecten heel moeilijk van de grond komen door een gebrek aan vertrouwen van de banken. Er zullen enorm veel fabrieken nodig zijn om aan de vraag te voldoen.

Er zou dan ook een perspectief op tien jaar nodig zijn om de banken gerust te stellen, terwijl de bedrijven zich niet willen verbinden voor een dermate lange termijn. Ook daar kan en moet de Europese Unie een rol spelen.

Wat kerosine betreft, pleit België voor een belasting op Europese schaal.

De grootste uitdagingen inzake de SAF's zijn de prijs, die veel hoger is dan die van kerosine, en de beschikbaarheid van de benodigde hoeveelheden. Daarom is het belangrijk dat de energiesector aan de vraag kan voldoen. De verordening legt logistieke verplichtingen op, met name voor de luchthavenexploitanten. Er zijn in elk geval geen logistieke problemen op Brussels Airport; de toestand op de regionale luchthavens is een bevoegdheid van de gewestelijke actoren en de deelstaten.

De Europese *ReFuel Aviation*-Verordening legt de verplichting op om eerlijke concurrentievoorwaarden te garanderen. De minister zal zich inzetten voor de correcte uitvoering van de regels. De nodige controles op de veiligheid en de naleving van de marktregels zullen moeten worden uitgevoerd. Ook sociale dumping zou moeten worden bestreden.

Inzake de strijd voor de herverdeling van de ETS-inkomsten (*Emissions Trading System*) en het pleidooi voor een herziening van het Verdrag van Chicago zijn

3. Aviation

Carburants durables

Quels sont les défis logistiques et financiers par rapport à la promotion des carburants durables?

Les SAF constituent une obligation prévue par le règlement européen *Refuel Aviation* de 2023. Les fournisseurs de carburants ont des obligations d'incorporation de SAF dans le mélange final de 2 % en 2025, 6 % en 2030 et 70 % en 2050.

Les objectifs cette année ne posent pas de problème, mais à moyen terme ce sera plus difficile car les sources renouvelables, à savoir les déchets, les graisses animales ou les biocarburants de seconde génération, manquent parfois pour élaborer les SAF. On va donc développer la filière des eSAF, carburants synthétiques à partir d'hydrogène vert éventuellement, mais cela a un coût 5 à 6 fois plus élevé, sans noter que les projets industriels ont vraiment du mal à se lancer, faute de la confiance des banques. Il faudra énormément d'usines pour rencontrer la demande.

Il faudrait donc une perspective à 10 ans pour rassurer les banques, alors que les compagnies ne veulent pas s'engager sur un délai aussi longs. Là aussi, l'Union européenne peut et doit jouer un rôle.

Quant au kérosène, la Belgique plaide pour une taxation à l'échelle européenne.

Le plus important défi concernant les SAF, c'est le prix, beaucoup plus élevé que celui du kérosène, et la disponibilité des quantités nécessaires. Il importe donc que le secteur énergétique puisse satisfaire la demande. Le règlement prévoit des obligations d'ordre logistique, notamment pour les exploitants d'aéroports. Il n'y a pas de problèmes de logistique en tout cas à *Brussels Airport*, la situation dans les aéroports régionaux relève des acteurs régionaux et des entités fédérées, sur le territoire national de Bruxelles.

Le règlement européen *Refuel Aviation* prévoit l'obligation de garantir des conditions équitables en matière de concurrence. Le ministre s'engage à la mise en œuvre correcte des règles. Il faudra effectuer les contrôles nécessaires sur la sûreté et le respect des règles de marché. Il faudrait également lutter contre le dumping social.

En ce qui concerne le combat pour la redistribution des recettes ETS (Système d'échange de quotas d'émission) ainsi que la volonté de plaider pour une révision de la

de ambities groot. De eerste stap is aan de slag gaan op Europees niveau. Volgens het Verdrag van Chicago kan kerosine niet worden belast in het internationaal transport. Op het niveau van de Europese Unie wordt de belasting op kerosine besproken in het raam van een herziening van de energiebelastingrichtlijn (EBR). Een tekstwijziging vergt echter eensgezindheid. In de nabije toekomst is beslissende vooruitgang op dat vlak weinig waarschijnlijk.

Als de Europese Unie in deze kwestie als enige het initiatief neemt, valt niet uit te sluiten dat er illegale concurrentie dreigt van een derde bedrijf dat deze belasting niet toepast. Het is dus uiterst moeilijk om vooruitgang te boeken in dat debat.

Er moet ook rekening worden gehouden met het *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (CORSIA), dat vliegtuigexploitanten verplicht koolstofkredieten aan te kopen.

De ondersteuning voor het *Digital Tower*-project is al begonnen en bestaat uit een aantal subprojecten die focussen op bouwwerken, de installatie van huizen of uitrusting, de bepaling van werkmethoden, opleiding, alsook controle op de naleving en de beoordeling van veiligheidsmaatregelen door de bevoegde overheid. Dat project verloopt volgens het daartoe uitgetekende raamwerk.

Volgens meest recente officiële informatie van skeyes zou de exploitatie van dat project een aanvang nemen in 2026. Een precieze datum zal later worden meegedeeld.

Defensie

De spoor- en de luchtvaartsector moeten een drijvende kracht zijn in de internationale betrekkingen en rekening houden met de nieuwe geopolitieke situatie.

Het gebruik van drones in België neemt gestaag toe. Een en ander toont aan dat ons land technologisch grote stappen vooruit zet en zich inzet voor technologische innovatie, wat veeleer tot tevredenheid mag stemmen.

Het gebruik van drones breidt zich uit naar strategische sectoren, zoals landbouw, logistiek, stedenbouw of de bewaking van het leefmilieu en zelfs het vervoer in bepaalde havens. Het gebruik van drones stimuleert ook de oprichting van nieuwe bedrijven en dus de jobcreatie.

België heeft een enorm potentieel om een broedplaats te worden voor hoogtechnologische bedrijven, zoals nu

Convention de Chicago, les ambitions sont de taille. La première étape sera de travailler au niveau européen. Le kérosène ne peut pas être taxé dans le transport international, selon la Convention de Chicago. Au niveau de l'Union Européenne, la taxation de kérosène est discutée dans le cadre d'une révision de directive sur la taxation de l'énergie (DTE). Cela dit, un changement de texte nécessite l'unanimité. Il est peu probable de voir prochainement un progrès décisif.

Si l'Union européenne prend seule les initiatives par rapport à la question, le risque de concurrence illégale d'une compagnie tiers qui n'appliquera pas cette taxation n'est pas à exclure. Il est donc extrêmement difficile d'avancer dans le débat.

Le Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), qui oblige les exploitants d'avions à acheter des crédits carbone, est également à prendre en considération.

Le soutien au projet *Digital Tower* a déjà commencé et consiste en de nombreux sous-projets de construction, d'installation de maisons ou d'équipements, de définition de méthodes de travail, de formation, de vérification de la conformité et d'évaluation des mesures de sécurité par l'autorité compétente. Ce projet se déroule selon le cadre qui est prévu.

La dernière information officielle reçue de skeyes concernant la date de mise en exploitation de ce projet est prévu pour 2026. Une date exacte sera précisée ultérieurement.

Défense

Le secteur ferroviaire et aérien doit être un des moteurs des relations internationales et tenir compte de la nouvelle donne géopolitique.

L'utilisation des drones en Belgique connaît une augmentation constante. Ce serait le signe de l'avancée technologique majeure du pays et témoigne de l'engagement de la Belgique dans le domaine de l'innovation technologique, ce qui est plutôt réjouissant.

L'usage des drones se diversifie pour toucher les secteurs stratégiques, comme l'agriculture, la logistique, l'urbanisme ou encore la surveillance de l'environnement et même les transports dans certains ports. L'usage des drones stimule également la création de nouvelles entreprises et donc d'emplois.

La Belgique a un potentiel énorme pour devenir un terrain fertile pour les entreprises high-tech, comme

al in de lucht- en ruimtevaart en in de biofarmaceutische industrie. Daarom is het belangrijk te zorgen voor een efficiënt en innovatief beheer van het luchtverkeer. De wetgeving moet worden aangepast.

Er is de bereidheid om alle projecten omtrent drones te steunen, maar tegelijkertijd moet ervoor worden gezorgd dat de wetgeving voldoende flexibel en innovatief is om een kader te bieden en de ontwikkeling niet tegen te werken. De cijfers zijn veelzeggend. Bovendien zouden veel dronevluchten momenteel absoluut niet legaal zijn, omdat de wetgeving soms onnauwkeurig is. Het aantal incidenten met drones in het Belgische luchtruim is de laatste jaren overigens sterk gestegen. Gebruikers en piloten van drones moeten daarom worden ondersteund bij hun inspanningen om aan de veiligheidseisen te voldoen.

Welke maatregelen moeten worden genomen om incidenten te voorkomen en het luchtruim veiliger te maken?

Een informatiecampagne voor dronegebruikers om een correct en legaal gebruik van drones te bevorderen; een nationale regelgeving voor de creatie van een U-space-luchtruim; een rondzendbrief waarin de coördinatiemechanismen worden gedefinieerd; een beleid voor het vervolgen van overtredingen met drones om misbruik te voorkomen en terug te dringen.

Wat het gedeelde luchtruim betreft, moet men zich ervan bewust zijn dat het in gebruik stellen van civiele drones niet ten koste mag gaan van het militaire luchtruim. Men moet waakzaam zijn voor de geopolitieke context en het civiele luchtruim misschien zelfs verkleinen.

Met betrekking tot de regeling inzake proportionaliteit en het opeisen van het luchtruim voor militaire doeleinden, werd een werkgroep opgericht die wordt voorgezeten door een vertegenwoordiger van de DG Luchtvaart (FOD Mobiliteit en Vervoer) en samengesteld is uit deskundigen van skeyes, het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC), Defensie en de network manager van Eurocontrol. Die werkgroep heeft een mandaat gekregen voor het ontwikkelen en evalueren van de mogelijke scenario's om te voldoen aan de nieuwe behoeften op het vlak van militaire training, waarbij de mogelijke gevolgen voor de burgerluchtvaart zo klein mogelijk zijn.

De introductie van de F-35 in het Belgische luchtruim brengt tal van uitdagingen met zich voor het gebruik van het luchtruim voor de opleiding van piloten. Het is echter niet nodig om het luchtruim op te eisen, maar wel om een dialoog tussen de partijen tot stand te brengen om de civiele en militaire behoeften op elkaar af te stemmen.

c'est déjà le cas dans le domaine de l'aérospatial et de la biopharmaceutique. Il est donc important d'assurer une gestion efficace et innovante du trafic aérien. Il y a la nécessité d'adapter la législation à la matière.

Il y a la volonté à la fois de soutenir l'ensemble des projets qui travaillent sur les drones, mais aussi de faire en sorte qu'il y ait une législation suffisamment souple et innovante qui permette de l'encadrer et pas de l'empêcher. Les chiffres sont assez importants. D'ailleurs, on parle pour l'instant de nombreux vols de drones qui ne seront absolument pas légaux, parce que la législation manque parfois de précision. Le nombre d'incidents de drones dans l'espace aérien belge a d'ailleurs fortement augmenté ces dernières années. Il faudra donc accompagner les exploitants et les pilotes de drones dans leurs efforts pour se conformer aux exigences de sécurité.

Quelles mesures doivent permettre d'éviter les incidents et de sécuriser davantage l'espace aérien?

Lancer une campagne d'information auprès des utilisateurs de drones afin de promouvoir l'utilisation correcte et légale des drones; élaborer une réglementation nationale pour la création d'un espace aérien U-space; élaborer une circulaire définissant les mécanismes de coordination; élaborer une politique de poursuite des infractions de drones afin de prévenir et de réduire l'utilisation abusive des drones.

Au niveau de l'espace aérien partagé, il faut être conscient que la mise en circulation de drones civils ne peut pas se faire au détriment de l'espace aérien militaire. Il faudra être vigilant sur le contexte géopolitique et il faudra peut-être même réduire cet espace aérien civil.

Sur le système de proportionnalité et de réquisition de l'espace aérien pour les services militaires, il y a un groupe de travail qui est présidé par un représentant de la Direction générale du Transport aérien (Service Public Fédéral Mobilité et Transports) et composé d'experts de skeyes, du Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) et de la Défense et du Network Manager d'Eurocontrol, qui a reçu le mandat de développer et d'évaluer les scénarios possibles pour répondre aux nouveaux besoins d'entraînement militaire, avec un impact sur l'activité aérienne civile aussi réduit que possible.

L'introduction du F-35 dans l'espace aérien en Belgique présente de nombreux défis quant à l'utilisation de l'espace aérien pour l'entraînement des pilotes. Toutefois, il n'y a pas lieu de réquisitionner l'espace aérien mais plutôt de mettre en place un dialogue entre les parties dans le but de coordonner les besoins civils et militaires.

Rechtszaken

Wat de gerechtelijke stappen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Brusselse gemeenten betreft, moeten de betrokken regeringen op grond van de uitspraak van de Brusselse rechtbank van eerste aanleg van 26 januari 2025 in oktober 2026 verslag uitbrengen over de concrete maatregelen om een einde te maken aan de geluidshinder. Bij het bepalen van die termijnen werd rekening gehouden met de complexiteit van de kwestie.

De minister zal de advocaat van de Belgische Staat ontmoeten om deze zaak met hem te bespreken. Het is de moeite waard om dat vonnis te lezen, aangezien de magistraat een zeer duidelijke kijk op de zaak lijkt te hebben wanneer hij stelt dat het in een dossier als dit onmogelijk is om alle, dermate tegenstrijdige belangen met elkaar te verzoenen in één oplossing. Daarom moet men proberen om de geluidsoverlast te verminderen en tegelijkertijd de economische ontwikkeling te stimuleren.

skeyes

Wanneer komt er een gewaarborgde dienstverlening als antwoord op de stakingen bij skeyes?

Het beheerscontract tussen de Belgische Staat en skeyes voorziet thans in zes scenario's waarin skeyes te allen tijde een minimale dienstverlening waarborgt om het luchtverkeer mogelijk te maken: luchtassistentie aan vluchten in nood, vluchten van militaire aard, opsporings- en reddingsvluchten waarvoor de bevoegde en geschikte instantie toestemming heeft verleend, vluchten die gedwongen rechtsomkeer moeten maken, vluchten door de douane, de politie of het Belgische leger en medische vluchten.

Het overvliegen van bepaalde gebieden

Zal de minister zich ertoe verbinden gevolg te geven aan de aanbevelingen van de werkgroep rond het overvliegen van bepaalde gebieden?

De regering is daar heel duidelijk over geweest.

C. Replieken van de leden

Mevrouw Dorien Cuylaerts (N-VA) drukt haar tevredenheid uit en zegt haar steun toe aan de minister.

De heer Frank Troosters (VB) is afwachtend gestemd over de beleidsverklaring.

Recours en justice

En ce qui concerne les actions en justice de la Région bruxelloise et des communes bruxelloises, l'ordonnance rendue par le tribunal de première instance de Bruxelles le 26 janvier 2025 accorde un délai aux gouvernements concernés pour permettre de rendre compte, en octobre 2026, des mesures concrètes qui mettent fin aux nuisances sonores. Ces délais prennent en considération la complexité de la question.

Le ministre rencontre l'avocat de l'État belge pour évoquer ce dossier avec lui. Cela vaut la peine de lire ce jugement, le magistrat semble disposer d'une vue extrêmement claire du dossier, quand il soutient que dans un dossier comme celui-là, il est impossible de concilier tous les intérêts, tellement ils sont contradictoires, dans une seule solution. Il faut donc essayer de réduire les nuisances sonores tout en stimulant le développement économique.

skeyes

Quand sera mis en place un service garanti pour remédier aux grèves chez skeyes?

Pour l'instant, le contrat de gestion de l'État belge et skeyes prévoit six hypothèses dans lesquelles skeyes garantit en toute constance un service minimum pour garantir le service de la circulation aérienne: l'assistance aérienne aux vols en détresse, les vols ayant un caractère militaire, les vols de recherche et de sauvetage autorisés par l'organisme compétent et adéquat, les vols effectués en retour forcé, les vols effectués par les douanes de la police ou de l'armée belge et les vols médicaux.

Le survol

Le ministre s'engage-t-il à respecter les recommandations émanant du groupe travail survol?

Le gouvernement a été extrêmement clair à cet égard.

C. Répliques des membres

Mme Dorien Cuylaerts (N-VA) exprime sa satisfaction et indique qu'elle soutiendra le ministre.

M. Frank Troosters (VB) adopte une attitude d'attente vis-à-vis de l'exposé d'orientation politique.

De heer Gilles Foret (MR) verklaart de minister dat hij zijn medewerking verleent om het afgesproken beleid tot stand te kunnen brengen.

De heer Dimitri Legasse (PS) zegt minder overtuigd te zijn.

Mevrouw Farah Jacquet (PVDA-PTB) zal een afwachtende houding aannemen.

Mevrouw Aurore Tourneur (Les Engagés) treedt de minister bij, niet zonder een kritische blik te verliezen. De aandacht moet blijven uitgaan naar de stedelijke en rurale realiteit, maar evengoed naar het personeel van de overheidsbedrijven, de economie en het klimaat in een veranderende maatschappij.

Ook de dames Tiene Gielis (cd&v) en Anja Vanrobaeys (Vooruit) staan achter de beleidsvisie van de minister.

De heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) en mevrouw Irina De Knop (Open Vld) hebben voorlopig niets toe te voegen.

III. — BESPREKING VAN DE VOORSTELLEN VAN AANBEVELING

Er werden 22 voorstellen van aanbeveling ingediend:

De voorstellen nrs. 1 tot 6 van de heer Frank Troosters, de dames Britt Huybrechts en Kristien Verbelen, en de heren Alexander Van Hoecke en Dieter Keuten (VB):

“1. De federale overheidsdiensten dienen allen over taalkaders te beschikken. Een aantal diensten, waaronder Infrabel en de NMBS, beschikt daar echter al vele jaren niet over, wat volgens de Vaste Commissie voor Taaltoezicht een zware overtreding is. Het VB is van mening dat deze overtreding uit de wereld dient geholpen te worden.

De Commissie, gehoord hebbende de minister, beveelt de regering aan om de spoorentiteiten NMBS en Infrabel werk te laten maken van het uitvaardigen en het respecteren van de verplichte taalkaders en dit uiterlijk tegen 31 december 2025.

2. Aan oostelijke zijde heeft Vlaanderen en/of Limburg geen enkele ontsluiting per spoor, niet voor het personenvervoer en niet voor goederenvervoer, naar Nederland. Het mist zo belangrijke economische kansen, zowel in Nederland als in het economische interessante Duitse hinterland. Bovendien vallen Vlaanderen en Limburg

M. Gilles Foret (MR) indique au ministre qu'il l'aidera à mettre en œuvre la politique convenue.

M. Dimitri Legasse (PS) souligne qu'il est moins convaincu.

Mme Farah Jacquet (PVDA-PTB) adoptera une position attentiste.

Mme Aurore Tourneur (Les Engagés) soutiendra le ministre, sans pour autant renoncer à faire preuve d'un regard critique. Il faudra continuer à être attentif aux réalités urbaine et rurale, mais aussi au personnel des entreprises publiques, à l'économie et au climat dans notre société en pleine mutation.

Mmes Tiene Gielis (cd&v) et Anja Vanrobaeys (Vooruit) soutiennent aussi la vision stratégique du ministre.

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) et Mme Irina De Knop (Open Vld) n'ont rien à ajouter pour l'instant.

III. — DISCUSSION DES PROPOSITIONS DE RECOMMANDATION

Vingt-deux propositions de recommandation ont été déposées:

Les propositions n^{os} 1 à 6 de M. Frank Troosters, Mmes Britt Huybrechts et Kristien Verbelen, et MM. Alexander Van Hoecke et Dieter Keuten (VB):

“1. Les services publics fédéraux doivent tous disposer de cadres linguistiques. Or, certains services, notamment ceux d'Infrabel et de la SNCB, n'en ont plus depuis de nombreuses années, ce qui constitue une infraction grave selon la Commission permanente de contrôle linguistique. Le VB estime qu'il convient d'y remédier.

La Commission, après avoir entendu le ministre, recommande au gouvernement de charger les entités ferroviaires SNCB et Infrabel d'établir et de respecter les cadres linguistiques obligatoires pour le 31 décembre 2025 au plus tard.”

2. À l'Est, la Région flamande et/ou la province de Limbourg n'ont pas d'accès ferroviaire aux Pays-Bas, ni pour le transport de passagers ni pour le transport de marchandises. Cette situation les prive d'importantes opportunités économiques, tant aux Pays-Bas que dans l'arrière-pays allemand, économiquement intéressant. De

helemaal uit de boot bij de internationale ontsluiting van de regio in het kader van het project van de drielanden-trein Aken – Maastricht – Luik.

Vanuit de wetgeving is er geen belemmering. De spoorlijn ligt er al en is enkele jaren geleden flink opgeknapt. Met wat aanpassingen en weinig kosten is dit traject uitermate geschikt voor personenvervoer. Bijkomend toont het rapport van het potentie onderzoek dat gevoerd werd door de Vereniging Treinreizigers Vervoer aan dat er een potentie is van 800 tot 1000 treinreizigers per dag tussen Hamont en Weert. Tot slot: al in 2017 werd in het regeerakkoord Rutte III besloten tot een herstel van de treinreizigersverbinding Weert via Hamont naar Antwerpen en had dit volgens experts uit zowel België als Nederland realiseerbaar kunnen zijn tegen einde 2026, op relatief korte termijn dus.

De Commissie, gehoord hebbende de minister, beveelt de regering aan het nodige te doen om op korte termijn een akkoord te realiseren over het realiseren van de exploitatie van de spoorverbinding tussen de stations van Hamont (BE) en Weert (NL).

3. Uit een onderzoek van de FOD Mobiliteit en Vervoer blijkt dat één op de drie vrouwen en één op de vijf mannen geen beroep doet op het openbaar vervoer uit angst voor medepassagiers. In de Algemene Nationale Gegevensbank (ANG) geregistreerde cijfers inzake criminele feiten in het spoorgebeuren vertonen bovendien een toenemende tendens, zowel voor feiten die geregistreerd worden door de spoorweggpolitie, de lokale politie of door de NMBS zelf. Tot slot blijken ook de cijfers inzake zwartrijden in een stijgende lijn te gaan.

De Commissie, gehoord hebbende de minister, beveelt de regering aan de nodige stappen te ondernemen om:

— Securail, de veiligheidsdienst van de NMBS, uit te bouwen waarbij de veiligheid in treinen en stations van zowel personeel als reizigers ten allen tijde kan gewaarborgd worden;

— het personeel van Securail meer en gepaste verdedigingsmiddelen ter beschikking te stellen;

— een correcte en volledige registratie van incidenten door de NMBS te bewerkstelligen.

4. Begin 2015 bestelde de NMBS nieuwe M7 -treinstellen. Deze bleken ondanks de voorafgaande waarschuwing van de Nationale Hoge Raad voor Personen

plus, la Flandre et le Limbourg sont totalement exclus de l'ouverture internationale de cette région dans le cadre du projet de ligne Aix-la-Chapelle – Maastricht – Liège reliant trois pays.

Aucun obstacle légal n'existe. La ligne de chemin de fer existante a été rénovée il y a quelques années et, moyennant certains aménagements et de faibles investissements, cette ligne conviendrait parfaitement au transport de passagers. En outre, le rapport de l'étude de potentiel réalisée par l'Association *Vereniging Treinreizigers Vervoer* indique qu'il existe un potentiel de 800 à 1000 passagers par jour entre Hamont et Weert. Enfin, en 2017, l'accord de gouvernement Ruttel. Il prévoyait déjà de rétablir la liaison ferroviaire de passagers entre Weert et Anvers via Hamont et, selon des experts belges et néerlandais, cette liaison pourrait être rétablie pour la fin de 2026, c'est-à-dire dans un délai relativement court.

La Commission, ayant entendu le ministre, recommande au gouvernement de prendre les mesures nécessaires afin de parvenir à court terme à un accord relatif à la réalisation de l'exploitation de la liaison ferroviaire entre les gares de Hamont (Belgique) et de Weert (Pays-Bas).

3. Une étude récente du SPF Mobilité montre qu'une femme sur trois et un homme sur cinq n'utilisent pas les transports publics par crainte des autres usagers. Par ailleurs, les chiffres enregistrés dans la banque de données nationale générale (BNG) sur les faits criminels dans le secteur ferroviaire montrent une tendance à la hausse des infractions enregistrées par la police ferroviaire, la police locale ou la SNCB elle-même. Enfin, il apparaît que les chiffres concernant les usagers voyageant sans titre de transport sont également en hausse.

Après avoir entendu le ministre, la Commission recommande au gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour:

— étoffer Securail, le service de sécurité de la SNCB, afin que la sécurité du personnel et des passagers des trains et des gares soit garantie à tout moment;

— fournir des moyens de défense plus nombreux et plus appropriés au personnel de Securail;

— assurer un enregistrement correct et complet des incidents par la SNCB.

4. Début 2015, la SNCB a commandé de nouvelles rames M7. Il est apparu que les personnes à mobilité réduite ne pouvaient pas y accéder en dépit de

met een Handicap niet toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit.

Heel wat stations, toiletten en perrons van de NMBS zijn niet toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit. De NMBS werkt er momenteel aan een inhaalbeweging en streeft naar 176 autonoom toegankelijke stations tegen 2032. Op deze wijze zal het nog een aanzienlijke tijd duren vooraleer overal een vlotte toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit kan gegarandeerd worden.

Het VB is van mening dat toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit anno 2025 een evidentie zou moeten zijn en bij alle toekomstige NMBS-projecten de norm zou moeten zijn.

De Commissie, gehoord hebbende de minister, beveelt de regering aan om zowel bij alle toekomstige aankopen van rollend materieel door de NMBS als bij alle toekomstige investeringen door de NMBS in haar stations en infrastructuur de zelfstandige toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit als een absolute voorwaarde te hanteren.

5. De opdracht van openbare dienst voor het personenvervoer per spoor is sinds 2023 voor 10 jaar exclusief en rechtstreeks voor het gehele grondgebied toegewezen aan de NMBS. De regering kiest dus voor de mogelijkheid om de liberalisering van deze markt nog een laatste keer uit te stellen tot 2033. De minister verklaart in zijn beleidsverklaring om het nodige te zullen doen om de geliberaliseerde spoormarkt waarmee we in 2033 zullen geconfronteerd worden voor te bereiden.

In het verleden werd reeds (meermaals) beloofd om ter voorbereiding van de nakende liberalisering van het personenvervoer per spoor telkens één proefproject op te zetten in samenwerking met de gewestelijke overheden, zowel in Vlaanderen als Wallonië.

Via *tendering* zou dan één operator voor het vraaggestuurd kern- en aanvullend net worden aangewezen.

De Commissie, gehoord hebbende de minister, beveelt de regering aan om de in het verleden beloofde proefprojecten ter voorbereiding van de nakende liberalisering van het personenvervoer per spoor nog deze wetgevingsperiode effectief uit te voeren.

6. Aan oostelijke zijde heeft Vlaanderen en/of Limburg geen enkele ontsluiting per spoor, niet voor het personenvervoer en niet voor goederenvervoer, naar Nederland. Het mist zo belangrijke economische kansen, zowel in

l'avertissement préalable du Conseil supérieur national des personnes handicapées.

Un grand nombre de gares, de toilettes et de quais de la SNCB ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite. La SNCB œuvre actuellement à un mouvement de rattrapage et ambitionne de réaliser 176 gares accessibles de manière autonome d'ici 2032. En procédant de la sorte, il faudra encore attendre longtemps avant de pouvoir garantir partout une accessibilité aisée aux personnes à mobilité réduite.

Le VB est d'avis que l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite devrait être une évidence en 2025 et devrait être la norme dans tous les projets à venir de la SNCB.

Après avoir entendu le ministre, la Commission recommande au gouvernement que l'accessibilité autonome pour les personnes à mobilité réduite soit une condition préalable à tout achat futur de matériel roulant par la SNCB et à tout investissement futur de la SNCB dans ses gares et ses infrastructures.

5. Depuis 2023, la mission de service public du transport ferroviaire de voyageurs est confiée exclusivement et directement à la SNCB pour une période de dix ans sur l'ensemble du territoire. Le gouvernement opte donc pour la possibilité de reporter une dernière fois la libéralisation de ce marché jusqu'en 2033. Le ministre indique dans son exposé d'orientation politique qu'il entend mettre en œuvre les mesures nécessaires en vue de préparer la SNCB à affronter le marché ferroviaire qui sera libéralisé en 2033.

Par le passé, il a déjà été promis (à plusieurs reprises) de mettre chaque fois en place un seul projet pilote en vue de préparer la libéralisation imminente du transport ferroviaire de voyageurs, et ce, en collaboration avec les autorités régionales, tant en Flandre qu'en Wallonie.

Il était prévu qu'un seul opérateur serait désigné par voie d'appel d'offres pour le réseau principal et le réseau secondaire (en lien avec la demande).

Après avoir entendu le ministre, la Commission recommande au gouvernement d'encore mettre effectivement en œuvre au cours de cette législature les projets pilotes promis par le passé en vue de préparer la libéralisation imminente du transport ferroviaire de voyageurs.

6. À l'Est, la Région flamande et/ou la province de Limbourg n'ont pas d'accès ferroviaire aux Pays-Bas, ni pour le transport de passagers ni pour le transport de marchandises. Cette situation les prive d'importantes

Nederland als in het economische interessante Duitse hinterland. Bovendien vallen Vlaanderen en Limburg helemaal uit de boot bij de internationale ontsluiting van de regio in het kader van het project van de drielandentrein Aken – Maastricht – Luik, omdat er geen rechtstreekse spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht meer mogelijk is. Momenteel dienen treinreizigers tussen Hasselt en Maastricht een omweg via het station van Luik te maken waarbij de reistijd tot meer dan twee uur oploopt. Het terug activeren van Spoorlijn 20 zou deze reistijd verkorten tot ongeveer 25 minuten.

Vanuit de wetgeving is er geen belemmering om Spoorlijn 20, die in 2020 geschrapt werd en vervolgens ook niet langer onderhouden, terug op de spoornetkaart op te nemen, te onderhouden en een haalbaarheidsstudie over een mogelijke re-activatie te laten uitvoeren.

De Commissie, gehoord hebbende de minister, beveelt de regering aan het nodige te doen om op korte termijn Spoorlijn 20 terug op de spoornetkaart op te nemen, terug te onderhouden en een haalbaarheidsstudie over een mogelijke re-activatie te laten uitvoeren.”

De voorstellen van aanbeveling nrs. 7 tot 13 van de heer Dimitri Lagasse (PS):

“De commissie,

gehoord de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie tijdens de vergadering van de commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van 19 maart 2025,

Beveelt aan

7. de Kamer van volksvertegenwoordigers onverwijld het onderbouwde budgettaire kader en het tijdpad voor de uitvoering van het regeerakkoord te bezorgen voor de hele legislatuur;

8. te zorgen voor voldoende investeringen om het gehele spoorweginfrastructuur te versterken, met name in de landelijk gebieden;

9. alle bestaande stations en stopplaatsen te handhaven, alsook af te stappen van elk plan om ze te sluiten;

10. het treingebruik echt toegankelijk te maken voor alle huishoudens, door schappelijke prijzen te waarborgen (met name voor senioren, gezien de nieuwe tariefstructuur), door de personen met een beperkte mobiliteit in

opportunités économiques, tant aux Pays-Bas que dans l'arrière-pays allemand, économiquement intéressant. De plus, la Flandre et le Limbourg sont totalement exclus de l'ouverture internationale de cette région dans le cadre du projet de ligne Aix-la-Chapelle – Maastricht – Liège reliant trois pays parce qu'une liaison ferroviaire directe entre Hasselt et Maastricht n'est plus possible. Actuellement, les passagers des trains circulant entre Hasselt et Maastricht doivent faire un détour par la gare de Liège, si bien que le trajet dure plus de deux heures. La réactivation de la ligne ferroviaire 20 permettrait de ramener ce temps de trajet à environ 25 minutes.

Concernant la ligne 20, qui a été supprimée en 2020 et qui n'a plus été entretenue depuis lors, rien n'empêche, au regard de la législation, de la faire figurer de nouveau sur la carte du réseau ferroviaire, de l'entretenir, ni de faire réaliser une étude de faisabilité relative à son éventuelle réactivation.

Après avoir entendu le ministre, la Commission recommande au gouvernement de mettre en œuvre les mesures nécessaires afin que prochainement, la ligne 20 figure de nouveau sur la carte du réseau ferroviaire, qu'elle soit de nouveau entretenue et qu'une étude de faisabilité relative à son éventuelle réactivation soit réalisée.”

Les propositions n^{os} 7 à 13 de M. Dimitri Lagasse (PS):

“La commission,

Ayant entendu l'exposé d'orientation politique du ministre en charge de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale au cours de la commission mobilité, entreprises publiques et institutions fédérales du 19/03/2025.

Recommande

7. de fournir à la Chambre des représentants, sans tarder, le cadre budgétaire étayé et le calendrier d'exécution de l'accord de gouvernement pour l'ensemble de la législature;

8. de garantir des investissements suffisants pour renforcer l'ensemble du réseau ferroviaire, en particulier pour les zones rurales;

9. de maintenir l'ensemble des gares et points d'arrêts existants, et de refuser toute logique de fermeture;

10. de rendre l'utilisation du train réellement accessible à l'ensemble des ménages, en garantissant des prix accessibles (particulièrement pour les seniors avec la nouvelle grille tarifaire), en permettant aux personnes

de mogelijkheid te stellen de trein te nemen, door elke vorm van discriminatie op grond van het al dan niet gebruiken van digitale middelen uit te bannen en door te waarborgen dat het ticket nog steeds contant kan worden aangekocht;

11. extra middelen vrij te maken om de verkeersveiligheid te verbeteren, in het bijzonder om meer alcohol- en drugscontroles uit te voeren;

12. af te stappen van elk plan om binnen de NMBS besparingen door te voeren, die onvermijdelijk ten koste zouden gaan van wie de trein neemt en wie voor de spoorwegen werkt;

13. op te komen voor de rechten van de werknemers en van de vakbonden, door elke ondermijning van de rechten van de werknemers te weigeren, met name op het gebied van pensioenen en statuut, door de banen aantrekkelijker te maken, door te zorgen voor voldoende indienstneming van personeel, door meer middelen toe te wijzen aan de veiligheid van de treingebruikers en van de werknemers, en door de vakbonden in de mogelijkheid te stellen hun opdrachten echt uit te voeren.”

De aanbevelingen nrs. 14 tot en met 17 van de heren Dieter Vanbesien en Staf Aerts (Ecolo-Groen):

“De commissie, gehoord de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, beveelt aan

14. een kader voor de toewijzing van de internationale treinen op te maken waarbij internationale treinen niet langer voorrang krijgen op bestaande rijpaden van nationale treinen;

15. geen besparingen door te voeren op de middelen van NMBS en Infrabel die de ambities opgenomen in het openbaredienstcontract afgesloten met de NMBS en het performantiecontract afgesloten met Infrabel in het gedrang kunnen brengen;

16. over te gaan tot het invoeren van nultolerantie voor alcohol in het verkeer teneinde de verkeersveiligheid te verbeteren;

17. de buurtbewoners en hun organisaties, net zoals de betrokken lokale besturen in de nabijheid van de luchthaven Brussels Airport te betrekken in de werking van de werkgroep die zal worden opgericht met als doel om vliegtuiglawaai effectief te mitigeren en verminderen door middel van een evenwichtige aanpak.

De aanbevelingen nrs. 18 tot 21 van de heer Kjell Vanderelst en mevrouw Irina De Knop (Open Vld):

à mobilité réduite de prendre le train, en supprimant toute logique de discrimination selon que l'utilisateur mobilise ou non des moyens digitaux et en garantissant la possibilité de payer son ticket en cash;

11. de dégager des moyens supplémentaires pour renforcer la sécurité routière, notamment pour développer plus de contrôles d'alcoolémie et de drogue;

12. de refuser toute logique d'économie sur la SNCB, qui se ferait inéluctablement au détriment des usagers et des travailleurs du rail;

13. de défendre les droits des travailleurs et des organisations syndicales, en refusant toute remise en cause des droits des travailleurs notamment en termes de pension et de statut, en renforçant l'attractivité des métiers, en prévoyant un recrutement suffisant en termes de personnel, en renforçant les moyens attribués à la sécurité des usagers et des travailleurs, et en permettant aux syndicats d'exercer véritablement leurs missions.”

Les recommandations n^{os} 14 à 17 de MM. Dieter Vanbesien et Staf Aerts (Ecolo-Groen):

“La commission, ayant entendu le ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, recommande

14. d'établir un cadre pour l'attribution des trains internationaux en vertu duquel ces derniers ne seront plus prioritaires sur les sillons existants des trains nationaux;

15. ne pas réaliser d'économies sur les moyens de la SNCB et d'Infrabel qui pourraient mettre en péril les ambitions reprises dans le contrat de service public conclu avec la SNCB et le contrat de performance conclu avec Infrabel;

16. d'introduire la tolérance zéro pour l'alcool au volant afin d'améliorer la sécurité routière;

17. d'associer les riverains et leurs organisations, ainsi que les pouvoirs locaux concernés aux environs de Brussels Airport, aux travaux du groupe de travail qui sera mis en place dans le but d'atténuer et de réduire effectivement le bruit des avions au moyen d'une approche équilibrée.

Les recommandations n^{os} 18 à 21 de M. Kjell Vanderelst et Mme Irina De Knop (Open Vld):

“18. Bij het spoorwezen werd al in 2017 een gegarandeerde dienstverlening ingevoerd, zodat ook bij spoorstakingen een zekere continuïteit voorzien wordt. Bij de luchtverkeersleider skeyes is dit echter niet het geval. Stakingen bij skeyes kunnen er dus toe leiden dat de luchthavens van ons land (zowel Brussel-nationaal als de regionale luchthavens) volledig tot stilstand komen.

Bijgevolg bevelen wij de regering aan om zo snel als mogelijk een wettelijke regeling voor gegarandeerde dienstverlening in te voeren, naar het voorbeeld van de regeling die enkele jaren geleden voor het spoorwezen in de wetgeving werd verankerd.

19. In het regeerakkoord werd opgenomen dat de internationale hogesnelheidstreinverbinding tussen HST-knooppunten en de luchthaven van Zaventem zou voorzien worden. In de beleidsverklaring wordt specifieke aandacht beloofd aan de verbetering van het spooraanbod naar de nationale luchthaven, via hogesnelheidstreinen of conventionele treinen. Ik beschouw het voor de luchthaven als economisch noodzakelijk dat er een verbinding komt met een HST-verbinding met de luchthaven van Zaventem.

We bevelen de regering aan om voor het einde van de legislatuur de nodige maatregelen te nemen om deze HST-verbinding te realiseren.

20. Na afloop van het huidige beheerscontract met NMBS (eind 2032) kan het contract voor het binnenlands reizigersverkeer per spoor niet langer onderhands gegund worden aan de NMBS. Europa verplicht vanaf dan een openbare aanbesteding. In de beleidsverklaring is opgenomen dat op korte termijn scenario's uitgewerkt zullen worden voor de geleidelijke invoering van een procedure voor de aanbesteding van openbaredienstcontracten voor het spoor die verenigbaar zijn met het Europees recht. We hebben hierbij geen tijd te verliezen. We bevelen de regering aan om voor eind dit jaar de twee pilootprojecten waarbij concurrentie voorzien wordt op twee lijnen in het Noorden en Zuiden van het land op te starten.

We bevelen de regering eveneens aan een marktstudie op te starten om na te gaan op welk deel van ons spoornetwerk voldoende marktwerking mogelijk is, zodat op dat deel van het spoornet geen staatssteun meer nodig is.

21. De nodige maatregelen moeten genomen worden om de NMBS voor te bereiden om de concurrentie in een geliberaliseerde markt aan te gaan. Het statuut van het personeel van de spoorondernemingen is hierbij van belang. De beleidsverklaring is duidelijk dat aan verworven rechten en sociale voordelen niet zal worden

“18. Un service garanti a été introduit dans le secteur ferroviaire dès 2017, afin d'assurer un certain niveau de continuité même pendant les grèves ferroviaires. Ce n'est toutefois pas le cas chez skeyes, le contrôleur aérien. Des grèves chez skeyes peuvent donc paralyser complètement les aéroports de notre pays (aussi bien Bruxelles-National que les aéroports régionaux).

En conséquence, nous recommandons au gouvernement de mettre en place, dans les meilleurs délais, un régime légal de service garanti semblable au régime légal adopté il y a quelques années pour les chemins de fer.

19. Selon l'accord de gouvernement, une connexion ferroviaire internationale à grande vitesse sera mise en place entre les nœuds du TGV et l'aéroport de Zaventem. L'exposé d'orientation politique promet d'accorder une attention particulière à l'amélioration de la desserte ferroviaire de l'aéroport national, via des trains à grande vitesse ou conventionnels. La mise en place d'une liaison TGV est économiquement indispensable pour l'aéroport de Zaventem.

Nous recommandons au gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour réaliser cette liaison TGV avant la fin de la législature.

20. Après l'expiration du contrat de gestion actuel avec la SNCB (fin 2032), le contrat pour le trafic ferroviaire national de voyageurs ne pourra plus être attribué de gré à gré à la SNCB. À partir de ce moment, l'Europe exigera un appel d'offres public. L'exposé d'orientation politique prévoit que des scénarios à court terme seront développés en vue d'introduire progressivement une procédure de mise en concurrence des contrats de service public ferroviaire qui soit compatible avec le droit européen. Il n'y a pas de temps à perdre. Nous recommandons au gouvernement de lancer avant la fin de l'année les deux projets pilotes de mise en concurrence de deux lignes dans le nord et le sud du pays.

Nous recommandons également au gouvernement de lancer une étude de marché afin de déterminer quelle partie de notre réseau ferroviaire peut être suffisamment compétitive pour fonctionner sans aide d'État.

21. Les mesures nécessaires doivent être prises pour préparer la SNCB à faire face à la concurrence dans un marché libéralisé. Le statut du personnel des entreprises ferroviaires est important à cet égard. L'exposé d'orientation politique indique clairement que les droits acquis et les avantages sociaux ne seront pas remis

geraakt. Verdergaan met statutaire aanwervingen in een geliberaliseerde markt is echter niet wijs.

We bevelen de regering dan ook aan om vanaf heden enkel nog op contractuele basis personeel aan te werven bij NMBS en Infrabel.”

Aanbeveling nr. 22 van mevrouw Aurore Tourneur en Julien Matagne (Les Engagés), mevrouw Tine Gielis (cd&v), de heer Gilles Foret (MR), mevrouw Dorien Cuylaerts en de heren Wouter Raskin en Bert Wollants (N-VA) en mevrouw Anja Vanrobaeys (Vooruit).

“De commissie,

gehoord de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie,

gaat akkoord met de beleidsvisie zoals voorgesteld in de beleidsverklaring en vraagt die beleidsvisie ten uitvoer te leggen.”

IV. — STEMMINGEN OVER DE VOORSTELLEN VAN AANBEVELING

De voorstellen van aanbeveling nrs. 1 tot 21 worden verworpen.

De voorstellen van aanbeveling nrs. 1 tot en met 6 worden achtereenvolgens verworpen met 13 stemmen tegen één. De hoofdelijke stemming is telkens als volgt:

Hebben tegengestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyman;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis;

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien;

Open Vld: Irina De Knop.

en cause. Toutefois, il n'est pas judicieux de poursuivre les recrutements statutaires dans un marché libéralisé.

Nous recommandons dès lors au gouvernement, dès à présent, de ne plus recruter du personnel que sur une base contractuelle à la SNCB et chez Infrabel.”

Recommandation n° 22 de Mme Aurore Tourneur et M. Julien Matagne (Les Engagés), Mme Tine Gielis (cd&v), M. Gilles Foret (MR), Mme Dorien Cuylaerts et MM. Wouter Raskin et Bert Wollants (N-VA) et Mme Anja Vanrobaeys (Vooruit).

“La commission,

Ayant entendu le ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale,

marque son accord sur la vision politique présentée dans l'exposé d'orientation politique et demande d'exécuter cette vision politique.”

IV. — VOTES SUR LES PROPOSITIONS DE RECOMMANDATION

Les propositions de recommandation n°s 1 à 21 sont rejetées.

Les propositions de recommandation n°s 1 à 6 sont successivement rejetées par 13 voix contre une. Le résultat du vote nominatif est chaque fois le suivant:

Ont voté contre:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyman;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis;

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien;

Open Vld: Irina De Knop.

Heeft voorgestemd:

VB: Frank Troosters.

Voorstel van aanbeveling nr. 7 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 5. De hoofdelijke stemming is als volgt:

Hebben tegengestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis.

Hebben voorgestemd:

VB: Frank Troosters;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien;

Open Vld: Irina De Knop.

Voorstel van aanbeveling nr. 8 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3 en één onthouding. De hoofdelijke stemming is als volgt:

Hebben tegengestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis;

Open Vld: Irina De Knop.

Hebben voorgestemd:

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

A voté pour:

VB: Frank Troosters.

La proposition de recommandation n° 7 est rejetée par 9 voix contre 5. Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté contre:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis.

Ont voté pour:

VB: Frank Troosters;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien;

Open Vld: Irina De Knop.

La proposition de recommandation n° 8 est rejetée par 10 voix contre 3 et une abstention. Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté contre:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis;

Open Vld: Irina De Knop.

Ont voté pour:

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

Heeft zich onthouden:

VB: Frank Troosters.

Voorstel van aanbeveling nr. 9 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3 en één onthouding. De hoofdelijke stemming is als volgt:

Hebben tegengestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truymen;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis;

Open Vld: Irina De Knop.

Hebben voorgestemd:

VB: Frank Troosters;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet.

Heeft zich onthouden:

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

De voorstellen van aanbeveling nrs. 10 en 11 worden achtereenvolgens verworpen met 10 stemmen tegen 4. De hoofdelijke stemming is telkens als volgt:

Hebben tegengestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truymen;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis;

Open Vld: Irina De Knop.

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

S'est abstenu:

VB: Frank Troosters.

La proposition de recommandation n° 9 est rejetée par 10 voix contre 3 et une abstention. Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté contre:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truymen;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis;

Open Vld: Irina De Knop.

Ont voté pour:

VB: Frank Troosters;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet.

S'est abstenu:

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

Les propositions de recommandation n°s 10 et 11 sont successivement rejetées par 10 voix contre 4. Le résultat du vote nominatif est chaque fois le suivant:

Ont voté contre:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truymen;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis;

Open Vld: Irina De Knop.

Hebben voorgestemd:

VB: Frank Troosters;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

De voorstellen van aanbeveling nrs. 12 en 13 worden achtereenvolgens verworpen met 10 stemmen tegen 2 en 2 onthoudingen. De hoofdelijke stemming is telkens als volgt:

Hebben tegengestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

cd&v: Tine Gielis;

Open Vld: Irina De Knop.

Hebben voorgestemd:

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Vooruit: Anja Vanrobaeys.

Hebben zich onthouden:

VB: Frank Troosters.

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

Voorstel van aanbeveling nr. 14 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 3 en 2 onthoudingen. De hoofdelijke stemming is als volgt:

Hebben tegengestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis.

Ont voté pour:

VB: Frank Troosters;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

Les propositions de recommandation n^{os} 12 et 13 sont successivement rejetées par 10 voix contre 2 et 2 abstentions. Le résultat du vote nominatif est chaque fois le suivant:

Ont voté contre:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

cd&v: Tine Gielis;

Open Vld: Irina De Knop.

Ont voté pour:

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Vooruit: Anja Vanrobaeys.

Se sont abstenus:

VB: Frank Troosters.

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

La proposition de recommandation n^o 14 est rejetée par 9 voix contre 3 et 2 abstentions. Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté contre:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis.

Hebben voorgestemd:

VB: Frank Troosters;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

Hebben zich onthouden:

PS: Dimitri Legasse;

Open Vld: Irina De Knop.

Voorstel van aanbeveling nr. 15 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4. De hoofdelijke stemming is als volgt:

Hebben tegengestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyman;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis;

Open Vld: Irina De Knop.

Hebben voorgestemd:

VB: Frank Troosters;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

Voorstel van aanbeveling nr. 16 wordt verworpen met 11 stemmen tegen één en 2 onthoudingen. De hoofdelijke stemming is als volgt:

Hebben tegengestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyman;

VB: Frank Troosters;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Ont voté pour:

VB: Frank Troosters;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

Se sont abstenus:

PS: Dimitri Legasse;

Open Vld: Irina De Knop.

La proposition de recommandation n° 15 est rejetée par 10 voix contre 4. Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté contre:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyman;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis;

Open Vld: Irina De Knop.

Ont voté pour:

VB: Frank Troosters;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

La proposition de recommandation n° 16 est rejetée par 11 voix contre une et 2 abstentions. Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté contre:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyman;

VB: Frank Troosters;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis;

Open Vld: Irina De Knop.

Heeft voorgestemd:

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

Hebben zich onthouden:

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet.

Voorstel van aanbeveling nr. 17 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4 en één onthouding. De hoofdelijke stemming is als volgt:

Hebben tegengestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis.

Hebben voorgestemd:

VB: Frank Troosters;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

Heeft zich onthouden:

Open Vld: Irina De Knop.

Voorstel van aanbeveling nr. 18 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 2 en één onthouding. De hoofdelijke stemming is als volgt:

Hebben tegengestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis;

Open Vld: Irina De Knop.

A voté pour:

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

Se sont abstenus:

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet.

La proposition de recommandation n° 17 est rejetée par 9 voix contre 4 et une abstention. Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté contre:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis.

Ont voté pour:

VB: Frank Troosters;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

S'est abstenu:

Open Vld: Irina De Knop.

La proposition de recommandation n° 18 est rejetée par 11 voix contre 2 et une abstention. Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté contre:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis.

Hebben voorgestemd:

VB: Frank Troosters;

Open Vld: Irina De Knop.

Heeft zich onthouden:

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

Voorstel van aanbeveling nr. 19 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4 en één onthouding. De hoofdelijke stemming is als volgt:

Hebben tegengestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis.

Hebben voorgestemd:

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien;

Open Vld: Irina De Knop.

Heeft zich onthouden:

VB: Frank Troosters;

Voorstel van aanbeveling nr. 20 wordt verworpen met 12 stemmen tegen 2. De hoofdelijke stemming is als volgt:

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis.

Ont voté pour:

VB: Frank Troosters;

Open Vld: Irina De Knop.

S'est abstenu:

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

La proposition de recommandation n° 19 est rejetée par 9 voix contre 4 et une abstention. Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté contre:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis.

Ont voté pour:

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien;

Open Vld: Irina De Knop.

S'est abstenu:

VB: Frank Troosters;

La proposition de recommandation n° 20 est rejetée par 12 voix contre 2. Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Hebben tegengestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis.

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

Hebben voorgestemd:

VB: Frank Troosters;

Open Vld: Irina De Knop.

Voorstel van aanbeveling nr. 21 wordt verworpen met 13 stemmen tegen één. De hoofdelijke stemming is als volgt:

Hebben tegengestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

VB: Frank Troosters;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis.

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

Heeft voorgestemd:

Open Vld: Irina De Knop.

Voorstel van aanbeveling nr. 22 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4 en één onthouding. De hoofdelijke stemming is als volgt:

Ont voté contre:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis.

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

Ont voté pour:

VB: Frank Troosters;

Open Vld: Irina De Knop.

La proposition de recommandation n° 21 est rejetée par 13 voix contre une. Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté contre:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

VB: Frank Troosters;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis;

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

A voté pour:

Open Vld: Irina De Knop.

La proposition de recommandation n° 22 est adoptée par 9 voix contre 4 et une abstention. Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis.

Hebben tegengestemd:

VB: Frank Troosters;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Open Vld: Irina De Knop.

Heeft zich onthouden:

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

De rapportrice, *De voorzitter,*
Aurore Tourneur Frank Troosters

BIJLAGE: AANGENOMEN AANBEVELING

“De commissie,

gehoord de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, gaat akkoord met de beleidsvisie zoals voorgesteld in de beleidsverklaring en vraagt die beleidsvisie ten uitvoer te leggen.”

Ont voté pour:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Anja Vanrobaeys;

cd&v: Tine Gielis.

Ont voté contre:

VB: Frank Troosters;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Open Vld: Irina De Knop.

S'est abstenu:

Ecolo-Groen: Dieter Vanbesien.

La rapporteure, *Le président,*
Aurore Tourneur Frank Troosters

ANNEXE: RECOMMANDATION ADOPTÉE

”La commission,

ayant entendu le ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, marque son accord sur la vision politique présentée dans l'exposé d'orientation politique et demande d'exécuter cette vision politique.”