

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 juni 2025

WETSONTWERP

houdende de
Algemene uitgavenbegroting
voor het begrotingsjaar 2025

Advies

over sectie 33 – FOD Mobiliteit
en Vervoer

(*partim*: Mobiliteit)

Verslag

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

Inhoud	Blz.
I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Bespreking.....	3
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	3
B. Antwoorden van de minister	50
C. Replieken van de leden	84
D. Bijkomende antwoorden van de minister	88
III. Advies	88

Zie:

Doc 56 0854/ (2024/2025):
001: Wetsontwerp.
002: Erratum.
003 tot 011: Verslagen.
012: Amendementen.
013 tot 041: Verslagen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 juin 2025

PROJET DE LOI

contenant
le Budget général des dépenses
pour l’année budgétaire 2025

Avis

sur la section 33 – SPF Mobilité
et Transports

(*partim*: Mobilité)

Rapport

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

Sommaire	Pages
I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion	3
A. Questions et observations des membres.....	3
B. Réponses du ministre	50
C. Répliques des membres	84
D. Réponses complémentaires du ministre	88
III. Avis	88

Voir:

Doc 56 0854/ (2024/2025):
001: Projet de loi.
002: Erratum.
003 à 011: Rapports.
012: Amendements.
013 à 041: 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	Versie 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 sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Mobiliteit) van het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2025 (DOC 56 0854/001), met inbegrip van de bijbehorende verantwoording (DOC 56 0855/016) en de beleidsnota (DOC 55 0856/025) van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, alsmede de commentaar en opmerkingen van het Rekenhof (DOC 56 0853/004), besproken tijdens haar vergaderingen van 13 en 28 mei 2025.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, heeft zijn beleidsnota uiteengezet. Voor nadere informatie wordt verwezen naar het Kamerstuk (DOC 56 0856/025).

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) stelt vast dat de term “recidivisten” een kernwoord in de tekst van de minister is. Tegenwoordig ligt de focus van de regering niet alleen op repressie, maar ook op gedragsverandering. Dat is de juiste weg, in tegenstelling tot de “boetes-boetes-boetes” van de vorige regering.

De nieuwe wegcode zal pas in werking treden op 1 september 2026. Communicatie- en informatiecampagnes zijn cruciaal. Veel burgers weten amper welke nieuwe regels op hen afkomen. Maar bijna elke burger neemt deel aan het verkeer en zou deze dus moeten kennen zodra ze in werking treden. Ook andere federale wetgeving moet worden aangepast. De tijd begint dus te dringen. Wanneer mag men dat allemaal verwachten?

De databank voor recidivisten werd in het kader van de beleidsverklaring van de minister reeds besproken (zie DOC 56 0767/056). Dit zal heel wat coördinatie en overleg vergen met tal van overheden, ook heel wat IT-ontwikkeling, en wellicht ook een aanpassing van het wettelijk kader. Ook de verkeersvaardigheidstraining waarmee een dagvaarding kan worden vermeden bij

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné au cours de ses réunions des 13 et 28 mai 2025 la section 33 – SPF Mobilité et Transports (*partim*: Mobilité) du projet de loi contenant le budget général des dépenses pour l’année budgétaire 2025 (DOC 56 0854/001), y compris la justification y afférente (DOC 56 0855/016) et la note de politique générale (DOC 56 0856/025) du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable, ainsi que les commentaires et observations de la Cour des comptes (DOC 56 0853/004).

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable, commente sa note de politique générale. Pour plus d’informations, il est renvoyé au document parlementaire (DOC 56 0856/025).

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) constate que le texte du ministre accorde une attention accrue aux récidivistes. Le gouvernement met aujourd’hui également l’accent sur le changement de comportement et non plus uniquement sur la répression. Cette évolution positive tranche avec la politique du gouvernement précédent, qui consistait à infliger des amendes à outrance.

Le nouveau Code de la route n’entrera en vigueur que le 1^{er} septembre 2026. Il est crucial d’organiser des campagnes de communication et d’information en la matière. Nombre de citoyens sont très mal informés des nouvelles règles qui leur seront imposées. Or, presque tous les citoyens prennent part à la circulation. Ils devraient dès lors connaître ces règles dès leur entrée en vigueur. D’autres législations fédérales devront également être adaptées. Il est donc urgent d’agir. Un calendrier est-il prévu pour toutes ces mesures?

La base de données des récidivistes a déjà été examinée dans le cadre de l’exposé d’orientation politique du ministre (voir DOC 56 0767/056). Cette base de données nécessitera un travail de coordination et de concertation considérable avec de nombreuses autorités, ainsi qu’un développement important en matière de TIC, et sans doute également une adaptation du cadre légal.

een bepaald aantal bereikte overtredingen moet nog worden uitgewerkt.

Het lijkt zeer belangrijk dat hier snel werk wordt gemaakt met opstelling van een tijdspad, zodat koers gehouden wordt om dit belangrijk punt uit het regeerakkoord ook nog operationeel te krijgen tijdens deze beleidsperiode. Zal de minister zich daarop toeleegen?

De vernieuwing van de wegcode heeft heel wat inspanningen gekost. De oefening was pas rond op het einde van de zittingsperiode, waardoor het nog steeds een hele poos zal duren alvorens die zal ingaan. De minister wordt dus verzocht om onmiddellijk van start te gaan met de werf van de databank voor recidivisten.

Verkeerscriminaliteit bestrijden is een belangrijk punt. Strengere straffen voor rijden zonder rijbewijs en een aantal maatregelen met betrekking tot ontzegging van rijbevoegdheid, om ook houders van een voorlopig rijbewijs en buitenlandse chauffeurs de dans niet te laten ontspringen, zijn noodzakelijk. Dit zijn zeer belangrijke dossiers. De cijfers spreken voor zich. De bestuurders die het slechtst scoren in de verkeersongevallenstatistieken rijden vaak zonder geldig rijbewijs en meestal niet voor het eerst. Het gaat vaak om echte verkeerscriminelen die voor ellende zorgen. Wanneer mag men initiatieven verwachten?

In verband met rijden onder invloed verwijst de minister naar een onderzoek inzake teruggave van het rijbewijs pas wanneer de gebruiker bewezen heeft dat er geen overmatig gebruik is van intoxicerende stoffen. Vraag is hoe dat bewijs dan geleverd zou moeten worden?

Met een databank van alle alcoholcontroles wordt ingestemd, al kreeg het lid graag ook perspectief om in de toekomst ook andere verkeerscontroles mee op te nemen (bijvoorbeeld drugs, maar ook gordeldracht, handsfree bellen en rijden zonder rijbewijs). Misschien is het raadzaam dat de minister van Mobiliteit overleg pleegt met de minister van Binnenlandse Zaken met het oog op de organisatie van een centraal dataregister en vervolgens de totstandbrenging van een gefundeerd beleid. Een dynamisch verkeersveiligheidsbeleid dient het doel te zijn.

Inzake doeltreffendere en snellere behandeling van inbreuken is sprake van aanpassing van overtredingsgraden en bijhorende straffen, waarbij gevaar voor

La formation aux aptitudes routières, grâce à laquelle les contrevenants ayant commis un nombre donné d'infractions pourront éviter une assignation, doit, elle aussi, encore être élaborée.

Il paraît essentiel de s'y atteler sans attendre et de fixer un calendrier de manière à maintenir le cap, afin que ce point majeur de l'accord de gouvernement puisse encore être mis en œuvre au cours de la législature actuelle. Le ministre s'y emploiera-t-il?

Le Code de la route a été modernisé au prix de grands efforts. Cet exercice n'a été achevé qu'en fin de législature, ce qui signifie que la mise en œuvre de ce Code se fera encore attendre pendant un certain temps. L'intervenant demande donc au ministre de s'atteler immédiatement à l'élaboration de la base de données des récidivistes.

La lutte contre la criminalité routière constitue un point crucial. Il est nécessaire de prévoir des sanctions plus sévères en cas de défaut de permis de conduire et de prendre une série de mesures relatives à la déchéance du droit de conduire, afin d'éviter que les titulaires d'un permis de conduire provisoire et les conducteurs étrangers restent impunis. Il s'agit de dossiers d'une très grande importance. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Les conducteurs qui obtiennent les plus mauvais résultats dans les statistiques des accidents de la route sont souvent des personnes qui n'ont pas de permis valable et qui n'en sont généralement pas à leur coup d'essai. Il s'agit souvent de véritables criminels de la route, qui causent des problèmes. Quand des initiatives en la matière peuvent-elles être attendues?

Pour ce qui est de la conduite sous influence, le ministre renvoie à une étude qui examinera la possibilité de ne restituer le permis de conduire que lorsque l'utilisateur aura prouvé qu'il n'y a pas d'usage excessif. La question est de savoir comment cette preuve devra être fournie.

Le membre approuve la création d'une base de données de tous les contrôles d'alcoolémie, même s'il aurait souhaité que d'autres contrôles puissent également y être intégrés à l'avenir (concernant la drogue, mais aussi le port de la ceinture, le téléphone mains libres et la conduite sans permis, par exemple). Il serait peut-être opportun que le ministre de la Mobilité se concerte avec son collègue de l'Intérieur en vue de mettre en place un registre central de données et d'élaborer ensuite une politique bien étayée. Le but doit être de promouvoir une politique dynamique de sécurité routière.

En ce qui concerne la volonté de traiter les infractions plus rapidement et plus efficacement, il est question d'adapter les degrés d'infractions et les sanctions qui y

verkeersveiligheid als maatstaf wordt genomen. Dit wordt ten eerste gewaardeerd.

De minister had het ook over de inzet van intelligente camera's voor bijvoorbeeld gebruik van mobiele telefoons achter het stuur en niet-gordeldracht. Op je smartphone tokkelen achter het stuur is levensgevaarlijk. Dat smartphonegebruik is een van de grote killers in het verkeer. Mits voldoende privacywaarborgen te geven, is handhaving middels camera's verdedigbaar. Maar controle van gordeldracht op deze wijze staat niet in het regeerakkoord. Het criterium voor gebruik van camera's zou moeten afhangen van het feit of men anderen in gevaar brengt. Is het wel proportioneel om die camera's in te zetten voor het controleren van de gordeldracht? Het antwoord lijkt neen te zijn.

De minister bespreekt voorts de vergroening van het wagenpark en het toezien op de economische belangen. De huidige regering en minister hebben een realistischer beeld. Na de *hype* waarbij alles ineens *full electric* moest worden, zonder voldoende economisch voordeel en aangepaste infrastructuur, wordt de blik gelukkig breder om duurzaamheid te bereiken.

Inzake goederen- en personenvervoer over de weg verdienen de strijd tegen sociale dumping en de naleving van rij- en rusttijden aandacht. Tot slot steunt N-VA de digitalisering van vervoersdocumenten binnen het EU-kader en de verbetering van de dienstverlening aan burgers door digitalisering. Het wetgevend kader rond raadplegingen van de Kruispuntbank Voertuigen moet tevens nog worden geactualiseerd om GDPR-conform te zijn.

Mevrouw Dorien Cuylaerts (N-VA) constateert dat het spoor in de beleidsverklaring terecht een centrale plaats inneemt. De minister benadrukt dat mobiliteit ten dienste moet staan van de burgers, en dat het spoor bij uitstek een manier is om vervoer duurzamer, inclusiever en efficiënter te organiseren. De beleidsnota van de minister lijkt de verschillende ambities uit het regeerakkoord en de regeerverklaring in de praktijk om te willen zetten.

Die ambities liggen hoog, en dat juicht de fractie waar van de spreekster deel uitmaakt toe: een reizigersgroei van 30 %, minder afgeschafte treinen, stipter verkeer, betere dienstverlening en meer toegankelijkheid. De minister wil ook het vertrouwen herstellen via transparantie, monitoring, samenwerking en investeringen die echt het verschil maken.

sont liées à la hauteur du danger généré pour la sécurité routière. L'intervenant salue cette mesure.

Le ministre a également évoqué le déploiement de caméras intelligentes pour détecter, par exemple, l'utilisation du GSM au volant et le non-port de la ceinture. L'automobiliste qui utilise son smartphone au volant met des vies en danger. Il s'agit de l'une des principales causes d'accidents mortels sur la route. Le contrôle du respect des règles par le biais de caméras est défendable pour autant que des garanties suffisantes soient fournies en matière de protection de la vie privée. Mais l'accord de gouvernement ne prévoit pas la possibilité de contrôler le port de la ceinture de cette façon. La mise en danger d'autrui devrait constituer le critère conditionnant l'utilisation de caméras. Est-il proportionné d'utiliser ces caméras pour contrôler le port de la ceinture? Cela ne semble pas être le cas.

Vient ensuite la question du verdissement du parc de véhicules dans le respect des intérêts économiques. Le point de vue du gouvernement actuel et du ministre est plus réaliste en la matière. Après le battage visant à imposer d'emblée le tout à l'électrique sans offrir suffisamment d'avantages économiques et d'infrastructures adaptées, la vision s'est heureusement élargie en matière de durabilité.

En ce qui concerne le transport de marchandises et de personnes par la route, la lutte contre le dumping social et le respect des temps de conduite et de repos méritent que l'on y prête attention. Enfin, la N-VA soutient la numérisation des documents de transport dans le cadre de l'UE et l'amélioration du service au citoyen grâce à la numérisation. Le cadre législatif concernant les consultations de la Banque-Carrefour Véhicules devra en outre encore être actualisé en vue d'être mis en conformité avec le RGPD.

Mme Dorien Cuylaerts (N-VA) constate que le rail occupe, à juste titre, une place centrale dans l'exposé d'orientation politique. Le ministre souligne que la mobilité doit être au service des citoyens et que le rail est le moyen par excellence de proposer des transports plus durables, plus inclusifs et plus efficaces. Sa note de politique générale semble vouloir concrétiser les ambitions exprimées dans l'accord de gouvernement et la déclaration gouvernementale.

Ces ambitions sont fortes et son groupe s'en réjouit: augmenter le nombre de voyageurs de 30 %, réduire le nombre de trains supprimés, améliorer la ponctualité, le service et l'accessibilité. Le ministre souhaite également restaurer la confiance en renforçant la transparence, le suivi, la coopération et des investissements qui font vraiment la différence.

Die brede visie, waarin aandacht is voor de pendelaar, de goederenvervoerder, de internationale reiziger, én de persoon met beperkte mobiliteit, verdient steun. De minister combineert structurele hervormingen, zoals de voorbereiding op liberalisering of het herdenken van HR Rail, met praktische verbeteringen op het terrein, zoals extra fietsparkings, bodycams, of realtime communicatie.

Tegelijk zijn er natuurlijk ook nog heel wat vragen. Hoe zullen al die doelstellingen in de praktijk gerealiseerd worden? Hoe bewaakt de minister de haalbaarheid en fasering van wat voorgesteld wordt? En op welke manier zal het Parlement betrokken worden bij cruciale keuzes, zoals de voorbereiding van het vervoersplan 2026-2029?

Vanuit die insteek legt de spreekster een aantal bedenkingen en vragen voor.

De minister opende de uiteenzetting rond het spoor door stil te staan bij het verslag van de Groep van Wijzen van januari jl. omtrent de deportaties per spoor tijdens de Tweede Wereldoorlog. N-VA is nauw betrokken bij dit thema; de premier liet verstaan dat hij het herstel door de spoorbedrijven graag ziet gebeuren door een actieve bijdrage bij de herinneringseducatie. Kan de minister dat bijtreden?

Strikte monitoring van de contracten tussen de staat, de NMBS en Infrabel

In de beleidsverklaring (DOC 56 0767/025, p. 12) staat dat de minister alles in het werk wil stellen om een aantal duidelijke doelstellingen te halen: 30 % meer reizigers, een stiptheid van meer dan 90 %, een vernieuwing van de helft van het park van rollend materieel en 30 % minder afgeschafte treinen. Die ambities zijn belangrijk om het spoor aantrekkelijker en performanter te maken.

De minister wil ook werk maken van een strikte monitoring van de beheersovereenkomsten. Dat is niet meer dan terecht. Uiteindelijk gaat er heel wat belastinggeld naar de spoorwegen. Spoorvervoer is inderdaad duurzaam, maar weinigen beseffen dat dit eigenlijk een vervoersvorm is die duur is in exploitatie: elke werkende Belg legt boven de aankoop van tickets en abonnementen nog bijkomend een 700-tal euro per jaar op. Het minste wat de burger van de overheid mag verwachten is dat de middelen dan zo efficiënt mogelijk worden besteed. Met deze meerderheid kunnen zeker nog efficiëntiewinsten worden geboekt, vooral dan aan de zijde van HR Rail en de NMBS. Dat er wel degelijk nog wat vet op soep zit, kan misschien worden aangetoond aan de

Cette vision large, attentive aux navetteurs, aux transporteurs de marchandises, aux voyageurs internationaux et aux personnes à mobilité réduite, mérite d'être soutenue. Le ministre allie des réformes structurelles, telles que la préparation à la libéralisation ou la refonte de HR Rail, avec des améliorations pratiques sur le terrain, telles que des stationnements supplémentaires pour vélos, des *bodycams* ou une communication en temps réel.

Dans le même temps, de nombreuses questions demeurent, bien évidemment. Comment tous ces objectifs seront-ils réalisés en pratique? Comment le ministre garantira-t-il la faisabilité et le phasage des mesures proposées? Comment le Parlement sera-t-il associé aux choix cruciaux, tels que la préparation du plan de transport 2026-2029?

Dans cette optique, l'intervenante formule quelques réserves et questions.

Le ministre a entamé son exposé sur le rail en évoquant le rapport du Groupe des Sages de janvier dernier sur le rôle de la SNCB dans les deportations durant la Seconde Guerre mondiale. La N-VA est très engagée dans ce dossier, le premier ministre ayant laissé entendre qu'il souhaitait une réparation de la part des entreprises ferroviaires par une contribution active au devoir de mémoire. Le ministre se rallie-t-il à cet objectif?

Un suivi rigoureux des contrats passés entre l'État, la SNCB et Infrabel

L'exposé d'orientation politique (DOC 56 0767/025, p. 12) indique que le ministre mettra tout en œuvre pour atteindre plusieurs objectifs clairs: 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. Ces ambitions sont importantes pour rendre le rail plus attractif et plus performant.

Le ministre souhaite également s'atteler à un suivi rigoureux des contrats de gestion, un objectif totalement justifié quand on sait que beaucoup d'argent public est injecté dans les chemins de fer. Le transport ferroviaire est certes durable, mais peu de gens réalisent qu'il s'agit en réalité d'un mode de transport coûteux à exploiter: chaque travailleur belge le finance à hauteur d'environ 700 euros par an, en plus de l'achat de billets et d'abonnements. Le moins que le citoyen puisse attendre de l'État, c'est que les moyens soient utilisés le plus efficacement possible. Avec la majorité actuelle, des gains d'efficacité pourront certainement encore être réalisés, notamment au niveau de HR Rail et de la SNCB. L'exemple de la comptable de l'ASBL Train World qui

hand van een actueel voorbeeld, met name dat van de boekhoudster bij Train World die op 5 jaar tijd 1 miljoen euro kon achteroverdrukken.

Aan de investeringsbudgetten van Infrabel zal uitdrukkelijk niet worden geraakt, maar de investeringsbeslissingen zullen voortaan op basis van een kostenbatenanalyse worden genomen, met ook een nieuwe vorm van rapportering die ook eindelijk transparantie zal bieden over de kosten en opbrengsten per spoorlijn. Ook dat kan de fractie waartoe het lid behoort alleen maar toejuichen; die is al jaren vragende partij hiervoor. Meten is weten, en eigenlijk heeft de federale overheid de voorbije decennia maar al te vaak nagelaten voldoende te meten.

De N-VA-fractie kijkt dus zeker uit naar dat initiatief om tot een overzicht van de kosten en opbrengst per spoorlijn te komen. Wanneer zou dit van start gaan? Wanneer hoopt de minister tot concrete resultaten te komen voor deze monitoring?

In het kader van die monitoring van de beheersovereenkomsten pleit de minister voor de uitwerking van een globale indicator om het aantal afgeschafte treinen op te volgen. Zeker en vast óók terecht. Er zijn nog nooit zoveel afschaffingen geweest dan de laatste jaren. Het valt te begrijpen dat een deel van die afschaffingen te wijten is aan verouderd materieel, maar er gebeuren zeker ook afschaffingen door opportuniteitskeuzes bij de NMBS. Met bepaalde afschaffingen worden ook de stiptheidscijfers verbeterd; soms is er het vermoeden dat NMBS deze factor laat meespelen bij haar beslissingen tot afschaffing.

Indien NMBS met de voeten zou gaan slepen omtrent de invoer van een globale indicator, hoe zal de minister hen dan toch overtuigen of desnoods dwingen om hieraan mee te werken?

Wat betreft de vernieuwing van het rollend materieel, raakte bekend dat de Raad van State de gunning van de aanbesteding voor nieuwe treinen voorlopig heeft geschorst. Dat betreft het dossier waarbij CAF als voorkeursleverancier naar voren werd geschoven, en waar Alstom juridische stappen ondernam.

Hoe rijmt de minister de geplande vernieuwing van de vloot met het advies van de Raad van State in het dossier rond CAF en Alstom? Kan de minister toelichten welke impact hij op dit moment verwacht op de geplande leveringen?

In de beleidsverklaring staat ook te lezen dat de doelstellingen voor het spoor al ondersteund worden via financiële compensaties in de contracten met de Staat.

avait détourné un million d'euros en 5 ans prouve qu'il faut renforcer le suivi des budgets.

Les budgets d'investissement d'Infrabel ne seront explicitement pas touchés, mais les décisions d'investissement seront désormais prises sur la base d'une analyse coûts-bénéfices, avec une nouvelle forme de rapportage qui apportera également enfin de la transparence quant aux coûts et recettes par ligne ferroviaire. Encore une décision que le groupe de l'intervenante ne peut que saluer, lui qui la réclame depuis des années. Mesurer, c'est savoir, et l'autorité fédérale a trop souvent omis de mesurer suffisamment au cours des dernières décennies.

Le groupe N-VA attend donc impatiemment cette initiative visant à obtenir un aperçu des coûts et des recettes par ligne ferroviaire. Quand débutera-t-elle? Quand le ministre espère-t-il obtenir les résultats concrets de ce suivi?

Dans le cadre du suivi des contrats de gestion, le ministre préconise de créer un indicateur global de suivi des trains supprimés. Encore une mesure totalement justifiée car il n'y a jamais eu autant de suppressions que ces dernières années. Si on peut comprendre qu'une partie de ces suppressions soient dues à du matériel obsolète, d'autres sont certainement motivées par des choix d'opportunité de la SNCB, en permettant également d'améliorer les statistiques de ponctualité. On soupçonne parfois la SNCB de jouer sur ce facteur dans ses décisions de suppression.

Si la SNCB rechigne à instaurer un indicateur global, comment le ministre pourra-t-il la convaincre ou, si nécessaire, la contraindre à coopérer?

En ce qui concerne le renouvellement du matériel roulant, on a appris que le Conseil d'État avait provisoirement suspendu l'attribution du marché pour l'achat de nouvelles rames. Dans ce dossier, le constructeur CAF avait été désigné comme fournisseur privilégié, ce qui avait conduit Alstom à contester la décision en justice.

Comment le ministre concilie-t-il le renouvellement prévu de la moitié de la flotte avec l'avis du Conseil d'État dans l'affaire CAF-Alstom? Pourrait-il en préciser les incidences sur les livraisons prévues?

On peut également lire dans l'exposé d'orientation politique que ces objectifs sont déjà soutenus via les compensations financières prévues dans les contrats

Tegelijk wordt in de begroting voor 2025 50 miljoen euro bespaard.

De minister geeft aan dat hij hiervoor een specifiek voorstel heeft gedaan aan de overheidsbedrijven, met de verwachting dat zij in een veeleisende maar respectvolle dialoog verantwoording afleggen voor wat ze toegezegd hebben.

De minister verwijst naar een specifiek voorstel dat hij heeft geformuleerd richting de overheidsbedrijven. De fractie van de spreekster is benieuwd naar wat dat voorstel precies inhoudt en naar de wijze om de efficiëntie te versterken zonder dat dit ten koste gaat van de dienstverlening aan de reiziger. Kan de minister hier meer toelichting over geven?

Eveneens op pagina 12 van de beleidsnota staat het volgende te lezen:

“Ik zal bijzondere aandacht besteden aan het verhogen van de financiële transparantie van de subsidies aan de NMBS en Infrabel. Het is belangrijk dat de burgers kunnen oordelen over de kwaliteit van de dienst die ze grotendeels financieren.”

In dat kader kondigt de minister aan dat de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in juni 2025 de prestatiedialoog met NMBS en Infrabel zal organiseren, en dat de evaluatie voor het einde van het jaar gepubliceerd wordt voor het grote publiek.

De fractie van de spreekster kijkt alvast uit naar de resultaten van die evaluatie. Het is broodnodig om die transparantie te waarborgen, zeker omdat de dienstverlening op het spoor rechtstreeks het dagelijks leven van heel wat reizigers raakt.

Op vlak van langetermijnvisie is N-VA uiterst tevreden dat de minister aankondigt dat nog dit jaar de studie zal bekend gemaakt worden rond de toekomstige exploitatiemodellen. Arizona moet de regering zijn die resoluut de keuze maakt om te werken naar dat gecadanceerd aanbod in een knooppunten-netwerk, naar Zwitsers voorbeeld. Openbaar vervoer is immers pas écht een aantrekkelijk alternatief voor velen als de stiptheid robuust is, de overstappen vlot verlopen en de wachttijden voor overstappen zo kort mogelijk gehouden worden.

Vanzelfsprekend ziet de fractie waartoe de spreekster behoort ook graag de inzet van de minister tegemoet om de mogelijkheden tot bijkomende gewestelijke investeringen in de spoorinfrastructuur te optimaliseren door de uitvoerende samenwerkingsakkoorden te actualiseren. Iedere bijkomende investering in het spoornet komt

avec l'État. Dans le même temps, le budget 2025 prévoit une économie de 50 millions d'euros.

Le ministre indique qu'il a fait une proposition concrète en ce sens aux entreprises publiques, en veillant à ce que, dans un dialogue exigeant et respectueux, celles-ci rendent des comptes sur ce à quoi elles se sont engagées.

Le ministre évoque une proposition concrète faite en ce sens aux entreprises publiques. Le groupe de l'intervenante souhaite en connaître le contenu exact et savoir comment l'efficacité sera renforcée sans que le service aux voyageurs en pâtisse. Le ministre pourrait-il fournir des précisions à ce sujet?

À la page 12 de la note de politique générale, on peut lire également:

“Je serai en particulier attentif à renforcer la transparence financière des subventions accordées à la SNCB et à Infrabel. Il est important que les citoyens puissent juger de la qualité du service qu'ils financent largement.”

Dans ce contexte, le ministre annonce que le Service public fédéral Mobilité et Transports organisera en juin 2025 le dialogue de performance avec la SNCB et Infrabel dont l'évaluation sera publiée avant la fin de l'année à destination du grand public.

Le groupe de l'intervenante attend impatiemment les résultats de cette évaluation. Il est indispensable de garantir cette transparence, d'autant plus que le service public ferroviaire a un impact direct sur le quotidien de nombreux voyageurs.

Pour ce qui est de la vision à long terme, la N-VA est particulièrement ravie que l'étude sur les futurs modèles d'exploitation sera encore publiée cette année. Il appartiendra au gouvernement Arizona d'opter résolument pour une offre cadencée dans un réseau en nœuds, en s'inspirant du modèle suisse. Les transports publics ne constituent en effet une alternative réellement intéressante pour une grande partie de la population que si la ponctualité est de rigueur, les correspondances fluides et les temps d'attente réduits au minimum entre les correspondances.

Le groupe de l'intervenante se réjouit bien entendu également de la volonté du ministre d'optimiser les possibilités d'investissements régionaux supplémentaires dans l'infrastructure ferroviaire grâce à l'actualisation des accords de coopération d'exécution. Tout investissement supplémentaire dans le réseau ferroviaire profitera en

immers iedere treinreiziger en iedere spoorvervoerder ten goede.

De inspanningen van de minister om Europese financiering maximaal aan te wenden zijn zeker op hun plaats.

De minister krijgt de volle steun van de N-VA-fractie om het aanbod vraaggestuurd te ontwikkelen. De pragmatische aanpak die de minister daarbij voorstelt om een aantal jarenlange knelpunten bij het spoorvervoer aan te pakken, lijkt ook de fractie waarvan de spreekster deel uitmaakt de beste weg. Infrastructuur en rollend materieel efficiënt aanwenden, de verlenging van de commerciële reistijden documenteren, dienstregelingen beter afstemmen met die van de regionale vervoersmaatschappijen zodat elke burger optimaal van het openbaar vervoer gebruik kan blijven maken.

In de beleidsnota staat te lezen dat het spoor vandaag populairder is dan vóór 2020, maar dat de noden van reizigers fundamenteel veranderd zijn. Telewerk, flexibele werkuren en een meer verspreid verplaatsingspatroon zorgen ervoor dat mensen op andere momenten en om uiteenlopende redenen de trein nemen. De vraag groeit ook buiten de piekuren en in het weekend, en de S-netwerken rond de grote steden winnen aan belang.

De minister stelt terecht dat het vervoersaanbod met die evoluties moet meegroeien en kondigt aan dat dit zal worden meegenomen in de volgende vervoersplannen. Daarnaast wil de minister de basis versterken van een gecadanceerd kwalitatief aanbod, dat juicht de fractie van de spreekster uiteraard toe.

Kan de minister toelichten hoe hij ervoor wil zorgen dat de toekomstige vervoersplannen voldoende afgestemd zijn op het gewijzigde gebruik van het spoor?

In veel steden is een toenemende vraag naar vlotte, frequente verbindingen buiten de klassieke spits te zien. Hoe wil de minister garanderen dat deze vraag in heel het land op een evenwichtige manier wordt beantwoord?

Op pagina 17 van de beleidsnota staat te lezen dat de minister erop zal toezien dat nieuwe infrastructuur en nieuw rollend materieel zo snel mogelijk leiden tot een betere dienstverlening. Tegelijk benadrukt de minister dat ook het bestaande materieel intensief en efficiënt ingezet moet worden om de groeiende reisbehoeften op te vangen.

effet à tous les voyageurs et à tous les transporteurs ferroviaires.

Les efforts déployés par le ministre pour utiliser au mieux les financements européens sont tout à fait pertinents.

Le ministre pourra pleinement compter sur le soutien du groupe N-VA lorsqu'il s'agira de développer l'offre en l'axant sur la demande. L'approche pragmatique qu'il propose pour désengorger une série de goulets d'étranglement présents depuis des années sur le réseau de transport ferroviaire semble également la meilleure voie à suivre pour le groupe de l'intervenante. Cette approche consistera à utiliser efficacement les infrastructures et le matériel roulant, à documenter l'augmentation du temps de parcours commercial et à mieux coordonner les horaires avec ceux des sociétés de transport régionales pour permettre à chaque citoyen de continuer à utiliser les transports publics de manière optimale.

Dans la note de politique générale, on peut lire que le rail est aujourd'hui plus populaire qu'avant 2020, mais que les besoins des voyageurs ont fondamentalement changé. Le télétravail, la flexibilité des horaires de travail et la dispersion des déplacements font que les voyageurs prennent le train à d'autres moments et pour des raisons diverses. La demande augmente également en dehors des heures de pointe et le week-end, et les réseaux S en périphérie des grandes villes gagnent en popularité.

Le ministre indique à juste titre que l'offre de transport doit suivre ces évolutions et il annonce que celles-ci seront prises en compte dans les prochains plans de transport. En outre, le ministre entend renforcer le socle de base d'une offre cadencée de qualité, un projet que le groupe de l'intervenante salue bien entendu.

Le ministre peut-il indiquer comment il entend veiller à ce que les futurs plans de transport reflètent suffisamment l'évolution de l'utilisation du rail?

Dans de nombreuses villes, on constate une demande croissante de liaisons rapides et fréquentes en dehors des heures de pointe habituelles. Comment le ministre entend-il répondre à cette demande de manière équilibrée dans tout le pays?

En page 17 de la note de politique générale, on peut lire que le ministre veillera à ce que les nouvelles infrastructures et le nouveau matériel roulant débouchent sur une amélioration des dessertes dans les meilleurs délais. Dans le même temps, le ministre souligne que le matériel existant devra lui aussi être utilisé de manière intensive et efficace pour absorber les besoins croissants de déplacement.

In de praktijk wordt echter gemerkt dat het oudere materieel vandaag nog vaak wordt ingezet op de verbindingen in de Kempen. Reizigers op deze lijnen verdienen net als iedereen een comfortabele, betrouwbare en toekomstgerichte dienstverlening.

Kan de minister toezeggen dat ook regio's zoals de Kempen in aanmerking komen voor de inzet van nieuw rollend materieel, en dat niet enkel het oudere materieel op deze lijnen wordt behouden?

Op pagina 18 van de beleidsnota staat te lezen dat de verschillende principes die er worden uiteengezet er samen met de doelstellingen uit het openbaredienstcontract, de leidraad moeten vormen voor het nieuwe vervoersplan van de NMBS voor de periode 2026-2029. De voorbereidingen daarvoor worden in 2025 voortgezet.

Het ontwerp van dat vervoersplan zal worden opgesteld in overleg met de gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen, en met advies van het Raadgevend Comité van de treinreizigers. Nadien wordt het ter goedkeuring aan de regering voorgelegd.

Het is positief dat dit proces expliciet gericht is op de reële behoeften van de reizigers en dat de NMBS wordt aangespoord om de aantrekkelijkheid van haar diensten jaar na jaar te verhogen.

Kan de minister toelichten op welke manier ook het Parlement betrokken zal kunnen worden bij dit proces? Hopelijk kunnen de commissieleden samen bijdragen aan een vervoersplan dat beter inspeelt op de noden op het terrein en dat tegemoetkomt aan de verwachtingen van de reizigers.

Jammer dat de voorganger van de minister daar eigenlijk niet mee bezig leek, maar in de beleidsnota van de minister staat te lezen op pagina 18 dat hij er goed van doordrongen is dat de klok verder wegtikt richting 2032, wanneer door de afspraken in het vierde Europees spoorwegpakket de openbare dienst niet meer met een nationale onderhandse gunning zal kunnen worden toegewezen. Er moet inderdaad op worden voorbereid dat NMBS binnen enkel jaren in een meer concurrentiële omgeving zal moeten functioneren, dat niet doen zou schuldig verzuim zijn. De fractie waartoe de spreekster behoort is dus blij te lezen dat de minister die voorbereiding ernstig neemt, want het is hoog tijd. 2032 lijkt misschien nog veraf, maar in spoortermen is dat morgen. Er wordt gehoopt dat deze liberalisering op een doordachte manier zal verlopen, met voldoende aandacht voor rechtszekerheid, continuïteit van de dienstverlening en kwaliteit voor de reiziger.

Force est toutefois de constater en pratique que du matériel plus ancien est encore souvent utilisé à l'heure actuelle sur les liaisons en Campine. Les voyageurs empruntant ces lignes méritent, comme l'ensemble des usagers, un service confortable, fiable et tourné vers l'avenir.

Le ministre peut-il s'engager à ce que des régions telles que la Campine puissent également bénéficier de ce nouveau matériel roulant et que de l'ancien matériel ne soit pas utilisé exclusivement sur ces lignes?

En page 18 de la note de politique générale, on peut lire que les différents principes qui y sont énoncés, ainsi que les objectifs fixés dans le contrat de service public, devront guider le nouveau plan de transport de la SNCB pour la période 2026-2029. Les préparatifs de ce dernier se poursuivront dans le courant de l'année 2025.

Le projet de plan de transport sera élaboré en concertation avec les opérateurs de transports publics régionaux et sur avis du Comité consultatif des voyageurs ferroviaires. Il sera ensuite soumis au gouvernement pour approbation.

Le fait que ce processus soit explicitement axé sur les besoins réels des voyageurs et que la SNCB soit encouragée à améliorer l'attractivité de ses services année après année est certainement une bonne chose.

Le ministre peut-il indiquer comment le Parlement pourra également être associé à ce processus? L'intervenante espère que les membres pourront, eux aussi, contribuer à l'élaboration d'un plan de transport qui prenne davantage en compte les besoins sur le terrain et les attentes des voyageurs.

Il est regrettable que le ministre précédent n'en ait manifestement pas fait l'une de ses priorités. Dans sa note de politique générale, le ministre indique en page 18 qu'il est bien conscient que l'échéance de 2032 approche à grands pas, date à laquelle le service public ne pourra plus faire l'objet d'une attribution directe au niveau national conformément aux accords conclus dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire européen. Il faut en effet se préparer à ce que la SNCB doive fonctionner dans un environnement plus concurrentiel d'ici quelques années, ne pas le faire serait faire preuve d'une négligence coupable. Le groupe de l'intervenante se réjouit donc que le ministre prenne ce dossier au sérieux, car il est grand temps de s'y atteler. Même si l'échéance de 2032 peut sembler loin, elle s'apparente à demain sur le plan ferroviaire. Il reste espérer que cette libéralisation se fera de manière réfléchie, en veillant suffisamment à la sécurité juridique, à la continuité du service et à la qualité pour les voyageurs.

Het doel is om een nauwkeurig tijdschema op te stellen voor de hervormingen die moeten worden doorgevoerd om de toekomst van de openbare dienst op lange termijn te verzekeren na 2032, wanneer het huidige contract met de NMBS afloopt. Kan de minister toelichten hoe hij die voorbereiding concreet wil aanpakken en welke stappen hij de komende jaren voorziet? Hoe ziet de minister deze tijdlijn voor zich? De minister spreekt van een tripartiete werkgroep die hij heeft opgericht. Is die al samengekomen? Stellen de vakbonden zich constructief op? Want op dat vlak is de N-VA-fractie toch wat bezorgd.

Op pagina 19 van de beleidsnota staat te lezen dat er wordt onderzocht hoe de wet van 23 juli 1926 kan worden aangepast, zodat zowel de NMBS als Infrabel voortaan zelf personeel kunnen aanwerven en beheren. Vandaag gebeurt dat nog via HR Rail, de gemeenschappelijke dochteronderneming van beide bedrijven.

Als N-VA is de fractie zeker voorstander van een modern personeelsbeheer binnen de spoorbedrijven, en van het vermijden van parallelle structuren die tot inefficiëntie leiden. Dit is een logische stap in de verdere professionalisering van het spoorbeleid.

Kan de minister toelichten hoe het onderzoek naar de mogelijke wetwijziging concreet wordt aangepakt? En binnen welke timing verwacht hij dat hier de eerste voorstellen uit kunnen voortvloeien?

Ticketintegratie blijft een complexe werf, maar er wordt nota genomen van het engagement van de minister om ook op dit vlak effectief stappen vooruit te zetten tijdens het lopende jaar.

Op pagina 20 van de beleidsnota staat te lezen dat de minister, samen met zijn regionale collega's, een stappenplan zal opstellen voor ticketintegratie. Dat is cruciaal om reizigers een echt intermodale dienst van deur tot deur aan te bieden, waarbij de omschakeling tussen vervoersmiddelen vlot en gebruiksvriendelijk verloopt.

Naast digitale oplossingen blijft ook fysieke toegankelijkheid belangrijk. In dat kader wordt eraan herinnerd dat eerder een resolutie is ingediend rond het oprichten van Treinpunten – fysieke verkooppunten waar mensen, bijvoorbeeld in een lokale boekhandel of postkantoor, een treinticket kunnen aankopen. Dat is vooral voor mensen zonder smartphone of bankkaart een noodzakelijke aanvulling op de bestaande kanalen.

Overweegt de minister om het principe van Treinpunten mee op te nemen in het stappenplan rond ticketintegratie,

L'objectif sera d'établir un calendrier précis pour les réformes à mener afin d'assurer l'avenir à long terme du service public après 2032, date à laquelle le contrat actuel de la SNCB prendra fin. Le ministre peut-il indiquer comment il entend s'y préparer concrètement et quelles mesures il prévoit pour les années à venir? Comment envisage-t-il ce calendrier? Le ministre parle d'un groupe de travail tripartite qu'il a constitué. Celui-ci s'est-il déjà réuni? Les syndicats se montrent-ils constructifs? C'est en effet un point qui préoccupe quelque peu le groupe N-VA.

En page 19 de la note de politique générale, on peut lire qu'une étude est en cours afin d'examiner comment la loi du 23 juillet 1926 pourrait être modifiée pour permettre à la SNCB et à Infrabel de recruter et de gérer leur propre personnel. Aujourd'hui, cette tâche est encore confiée à HR Rail, la filiale commune des deux entreprises.

Le groupe N-VA est certainement favorable à une gestion moderne du personnel au sein des entreprises ferroviaires et à la suppression des structures parallèles qui sont source d'inefficacité. Il s'agit là d'une étape logique dans la poursuite de la professionnalisation de la politique ferroviaire.

Le ministre pourrait-il expliquer comment l'étude relative à une éventuelle modification législative sera concrètement menée? Dans quel délai les premières propositions pourront-elles être présentées?

L'intégration des titres de transport reste un chantier complexe, mais il convient de prendre acte de l'engagement du ministre à avancer concrètement, sur ce dossier également, dans le courant de cette année.

À la page 20 de la note de politique générale, il est indiqué que le ministre, en collaboration avec ses homologues régionaux, rédigera une feuille de route en vue de cette intégration, ce qui est essentiel pour offrir aux voyageurs un véritable service intermodal porte-à-porte, avec des correspondances fluides et aisées entre les différents modes de transport.

Outre les solutions numériques, l'accessibilité physique reste également importante. À ce titre, il convient de rappeler qu'une résolution a déjà été déposée en vue de la création de points trains – des points de vente physiques permettant d'acheter un billet de train, par exemple dans une librairie locale ou un bureau de poste. Ce service complète de manière indispensable les canaux existants, surtout pour les personnes ne disposant ni d'un smartphone ni d'une carte bancaire.

Le ministre envisage-t-il de faire figurer le principe des points trains dans la feuille de route relative à l'intégration

zodat de toegang tot het spoor ook écht voor iedereen gegarandeerd blijft?

Het verbeteren van de toegankelijkheid en de assistentieverlening aan personen met beperkte mobiliteit blijft de fractie waartoe de spreekster behoort ook na aan het hart liggen. Goed om te kunnen noteren dat hier vooruitgang geboekt blijft worden, en dat NMBS zich wil engageren om de assistentieverlening te optimaliseren. Terecht dat ze nu inziet dat verdere inspanningen op dat vlak broodnodig zijn. Er wordt herinnerd dat de NMBS onlangs nog werd veroordeeld omdat ze een paratleet niet de nodige assistentie kon bieden. Hopelijk worden soortgelijke veroordelingen in de toekomst dus vermeden...

De minister stelt zich op het vlak van toegankelijkheid op pagina 21 van zijn beleidsnota een duidelijke doelstelling: het aantal onafhankelijk toegankelijke stations tegen het einde van dit jaar verhogen tot 132, wat neerkomt op 16 extra stations ten opzichte van eind 2024.

Kan de minister toelichten hoeveel stations er dit jaar al autonoom toegankelijk zijn gemaakt, en hoeveel er dus nog moeten volgen om de doelstelling van 132 te behalen?

Op pagina 21 van de beleidsnota staat te lezen dat de assistentieverlening in stations voor personen met een beperkte mobiliteit verder wordt uitgebreid en geoptimaliseerd. Zo wordt onder meer de reserveringstermijn verkort, wat een goede zaak is.

Maar tegelijk staat er dat de NMBS “alles in het werk stelt om in een zo goed mogelijke geografische spreiding van de assistentie te voorzien.” Dat roept toch wat vragen op. Want van mensen met een beperkte mobiliteit kan niet zomaar worden verwacht dat ze zich verplaatsen naar een ander station waar wél assistentie voorzien is. Denk hierbij ook weer aan de Kempen waar al niet om de 5 km een station ligt.

Kan de minister dit verduidelijken? Op welke manier wordt er bepaald waar er al dan niet bijkomende assistentie kan worden voorzien?

De fractie waarvan de spreekster lid is, waardeert het dat er tegelijkertijd wordt ingezet op vereenvoudiging, harmonisering en het versterken van de aantrekkelijkheid voor jongeren, senioren en rechthebbenden op een verhoogde tegemoetkoming.

Communicatie is een essentieel onderdeel van dit traject. Het is dan ook positief dat de minister aankondigt dat de tariefhervorming gepaard zal gaan met een grootschalige communicatiecampagne.

des titres de transport, afin que l'accès ferroviaire reste véritablement garanti pour tous?

L'amélioration de l'accessibilité et de l'assistance aux personnes à mobilité réduite reste une préoccupation majeure pour le groupe de l'intervenante. Il est encourageant de constater que des progrès continus sont réalisés et que la SNCB souhaite s'engager à optimiser cette assistance. Elle reconnaît à juste titre que des efforts supplémentaires sont indispensables en la matière. Il convient de rappeler que la SNCB a récemment été condamnée pour ne pas avoir fourni l'assistance nécessaire à un athlète paralympique. Espérons que de telles condamnations seront évitées à l'avenir...

En matière d'accessibilité, le ministre se fixe un objectif clair à la page 21 de sa note de politique générale: porter le nombre de gares accessibles de manière autonome à 132 d'ici la fin de l'année, soit 16 gares de plus par rapport à la situation fin 2024.

Le ministre pourrait-il préciser combien de gares ont déjà été rendues accessibles de manière autonome cette année, et combien doivent encore l'être pour atteindre l'objectif de 132?

On peut lire dans la note de politique générale (p. 21) que l'assistance en gare pour les personnes à mobilité réduite est encore développée et optimisée, avec notamment un raccourcissement du délai de réservation, ce qui constitue une avancée positive.

Cependant, il est également indiqué que la SNCB “s'efforce d'assurer la meilleure répartition géographique possible de l'assistance” – ce qui soulève tout de même des questions, car on ne peut pas attendre des personnes à mobilité réduite qu'elles se déplacent vers une autre gare pour bénéficier d'une assistance. Songeons notamment à la Campine, où la distance entre deux gares dépasse souvent les 5 km.

Le ministre peut-il clarifier ce point? Comment détermine-t-on si une assistance supplémentaire peut être mise en place ou non?

Le groupe de l'intervenante salue les efforts menés en parallèle pour la simplification, l'harmonisation et le renforcement de l'attractivité pour les jeunes, les seniors et les personnes ayant droit à une intervention majorée.

La communication est un élément clé de ce processus. Il est donc positif que le ministre annonce qu'une vaste campagne de communication accompagnera la réforme tarifaire.

Kan de minister toelichting geven over de communicatiecampagne die zal worden opgezet? Op welke doelgroepen zal worden gefocust en via welke kanalen zal de campagne worden gevoerd?

In de beleidsnota op pagina 21 wordt vermeld dat de NMBS zich engageert om de toegankelijkheid van informatie voor reizigers te verbeteren, met bijzondere aandacht voor personen met beperkte mobiliteit of een handicap. De communicatiekanalen zullen worden gediversifieerd en aangepast aan de technologische evoluties en klantverwachtingen.

Dat is een goede en noodzakelijke ambitie. Want op het terrein loopt het vandaag helaas nog te vaak mis. Reizigers staan op het perron, zien dat een trein vertraging heeft, maar krijgen geen heldere communicatie. Komt de trein er nog aan? Wordt hij afgeschaft? En zo ja, waarom? Dat blijft vaak onduidelijk.

De spreekster hoopt dan ook ten eerste dat er werk wordt gemaakt van duidelijke en transparante communicatie. Kan de minister toelichten hoe hij zal toezien op verbeterde realtime-informatie voor reizigers, zodat zij in de toekomst beter geïnformeerd worden bij vertragingen of afschaffingen?

Op pagina 22 van de beleidsnota wordt aangegeven dat de NMBS in het kader van haar meerjareninvesteringsplan inzet op veilige fietsparkings aan stations. Er wordt gemikt op meer dan 2500 bijkomende fietsparkeerplaatsen tegen eind 2025, en ook op meer plaatsen voor fietsen op de trein zelf. Dat is een belangrijke stap om combimobiliteit aan te moedigen.

Veiligheid, betaalbaarheid en beschikbaarheid zijn daarbij terecht speerpunten. Maar minstens even belangrijk is de afstemming met de lokale besturen, die het station vaak inbedden in een breder mobiliteitsbeleid.

Kan de minister toelichten of en hoe de NMBS in overleg treedt met lokale besturen bij het plannen van nieuwe fietsparkings? Is dit een standaardproces of worden die beslissingen vooral door NMBS zelf genomen?

Het lid bespreekt de keuze om het goederenvervoer per spoor te bevorderen om de economische groei van het land te stimuleren, de congestie op de wegen te verminderen en de milieudoelstellingen te halen.

De oprichting van een raadgevend comité is daarbij geen overbodige luxe. In het verleden moesten

Le ministre pourrait-il fournir des précisions sur la campagne de communication qui sera mise en place? Quels en seront les groupes cibles et par quels canaux sera-t-elle diffusée?

Dans sa note de politique générale (p. 21), le ministre souligne l'engagement de la SNCB à améliorer l'accessibilité de l'information aux voyageurs, avec une attention particulière portée aux personnes à mobilité réduite ou handicapées. Les canaux de communication seront diversifiés et adaptés aux évolutions technologiques ainsi qu'aux attentes des usagers.

Il s'agit d'une ambition louable et nécessaire. En effet, sur le terrain, il arrive encore trop souvent que les choses ne se passent pas comme prévu. Les voyageurs attendent sur le quai, constatent un retard, mais ne reçoivent aucune information claire. Le train va-t-il arriver? A-t-il été supprimé? Et si oui, pourquoi? Cela reste souvent flou.

L'intervenante espère donc vivement que des efforts seront engagés pour assurer une communication claire et transparente. Le ministre peut-il expliquer comment il veillera à améliorer l'information en temps réel afin que les voyageurs soient mieux informés à l'avenir en cas de retard ou de suppression?

Il est indiqué à la page 22 de la note de politique générale que la SNCB mise, dans le cadre de son plan pluriannuel d'investissement, sur la création de parkings sécurisés pour vélos dans les gares. L'objectif est de créer plus de 2500 places supplémentaires d'ici fin 2025 et d'augmenter le nombre de places pour vélos à bord des trains. Il s'agit d'une mesure essentielle pour encourager le transport combiné.

La sécurité, la garantie d'un coût abordable et la capacité constituent à juste titre des priorités. Il est toutefois tout aussi important de coordonner ces efforts avec les pouvoirs locaux, qui intègrent souvent la gare dans une politique de mobilité plus large.

Le ministre peut-il expliquer si et comment la SNCB se concerta avec les pouvoirs locaux lors de la planification de nouveaux parkings pour vélos? S'agit-il d'une procédure standard ou ces décisions sont-elles principalement prises par la SNCB elle-même?

La membre évoque le choix de promouvoir le transport de marchandises par rail pour favoriser la croissance économique du pays, pour réduire la congestion routière et atteindre les objectifs environnementaux.

À cet égard, la création d'un comité consultatif n'est pas superflue. Par le passé, d'anciens députés ont trop

oud-volksvertegenwoordigers soms te vaak fungeren als boodschapper van de goederenspoorvervoerders richting de minister en de nationale spoorbedrijven. Door hen nu een officieel platform te bieden, kunnen terechte wensen of verzuchtingen gemakkelijker in beleid worden omgezet.

De spreekster steunt dus de keuze om het goederenvervoer per spoor structureel te versterken. Kan de minister toelichten hoe hij erop zal toezien dat dit nieuwe comité ook daadwerkelijk leidt tot concrete acties, en niet louter tot overleg om het overleg?

Tot slot kijkt de fractie waartoe de spreekster behoort uit naar het evaluatieverslag in het kader van het Actieplan Goederenvervoer en de studie over de modellering van de spoorwegprioriteiten die na de zomer zullen worden uitgebracht. Het is positief dat de minister aangeeft hier nadien ernstig mee aan de slag te willen gaan.

Het is positief dat de minister snel werk wil maken van een nieuw steunmechanisme voor de goederenvervoerders, ter vervanging van de steun die tot eind 2024 gold voor de activiteiten op de trierheuvel in de haven van Antwerpen.

Eveneens bemoedigend is de behoedzaamheid die de minister aan de dag legt met betrekking tot eventuele wijzigingen in de vergoedingen die Infrabel aanrekent aan private ondernemingen met een aansluiting op het spoor. In een economisch klimaat dat reeds onder druk staat, is het essentieel dat de overheid waakt over een stimulerend kader en vermijdt dat ondernemers worden ontmoedigd of zelfs weggejaagd.

De fractie waarvan de spreekster lid is, benadrukt dat het niet alleen belangrijk is om bestaande gebruikers van het spoor te behouden, maar ook om bijkomende ondernemingen te overtuigen om de overstap naar goederenvervoer per spoor te maken. Hoe garandeert de minister dat ook de stem van bedrijven die vandaag overwegen om op het spoor over te schakelen – maar dat nog niet doen – wordt meegenomen in de beleidsontwikkeling?

Wat betreft de internationale en grensoverschrijdende spoorverbindingen is het verheugend dat de minister zich actief wil inzetten voor verbetering. De heropstart van de besprekingen over de realisatie van de IJzeren Rijn wordt door de fractie van de spreekster met belangstelling tegemoetgezien. Ook een betere spoorontsluiting van de luchthaven van Zaventem is een duidelijke prioriteit.

Het is bemoedigend dat de minister alles in het werk stelt om klaar te staan voor het indienen van projecten in

souvent dû faire office d'intermédiaires entre, d'une part, les transporteurs de marchandises par rail, et, d'autre part, le ministre et les entreprises ferroviaires nationales. Grâce à cette plateforme officielle, il sera désormais plus facile de transposer les souhaits ou préoccupations légitimes dans la politique.

L'intervenante soutient donc la volonté de renforcer structurellement le transport de marchandises par rail. Le ministre peut-il expliquer comment il s'assurera que ce nouveau comité aboutisse réellement à des actions concrètes et ne se limite pas à une simple concertation formelle?

Enfin, le groupe de l'intervenante attend avec impatience le rapport d'évaluation établi dans le cadre du plan d'action marchandises ainsi que l'étude sur la modélisation des priorités ferroviaires, qui seront publiés après l'été. Il est encourageant que le ministre ait indiqué vouloir s'atteler sérieusement à cette question à l'issue de ces travaux.

L'intervenante se félicite par ailleurs que le ministre souhaite rapidement instaurer un nouveau mécanisme de soutien aux transporteurs de marchandises, en remplacement de l'aide prévue jusqu'à fin 2024 pour les activités de la bosse de triage dans le port d'Anvers.

Il est également encourageant que le ministre fasse preuve de prudence à l'égard d'éventuelles modifications des participations financières facturées par Infrabel aux entreprises privées disposant d'un raccordement au réseau ferroviaire. Dans un contexte économique déjà sous pression, il est essentiel que les pouvoirs publics veillent à maintenir un cadre stimulant et évitent de décourager, voire de chasser, les entrepreneurs.

Le groupe de l'intervenante souligne qu'il est non seulement important de conserver les utilisateurs actuels du rail, mais aussi de convaincre d'autres entreprises de passer au transport ferroviaire de marchandises. Comment le ministre garantira-t-il qu'il sera tenu compte, dans l'élaboration de la politique, des entreprises qui envisagent aujourd'hui de passer au transport ferroviaire, mais qui ne l'ont pas encore fait?

En ce qui concerne les liaisons ferroviaires internationales et transfrontalières, il est réjouissant que le ministre souhaite s'engager activement en faveur d'améliorations. Le groupe de l'intervenante attend avec intérêt la reprise des discussions sur la réalisation du Rhin de fer. L'amélioration de la desserte ferroviaire de l'aéroport de Zaventem est également une priorité évidente.

Il est encourageant que le ministre mette tout en œuvre pour être prêt à soumettre des projets dans le cadre du

het kader van het *ReArm Europe*-plan van de Europese Commissie. De havens vormen immers een cruciale schakel voor de in- en uitvoer van militair materieel, en hun ontsluiting richting industriële sites in de buurlanden en verder op het Europese vasteland is van strategisch belang.

Internationale spoorverbindingen kunnen bovendien een waardevol alternatief vormen voor andere vervoersmodi, zeker op middellange afstanden. Daarbij is het essentieel dat het aanbod betrouwbaar, vlot, betaalbaar en gebruiksvriendelijk is. Hoe zal de minister toezien op de praktische uitvoering van deze engagementen en de samenwerking met buurlanden? En op welke manier wordt het reizigersperspectief daarin concreet meegenomen?

In de beleidsnota op pagina 27 wordt aangegeven dat de minister, samen met zijn collega van Veiligheid, de NMBS en de lokale overheden, de veiligheid in en rond stations wil verhogen, met bijzondere aandacht voor Brussel-Zuid. De fractie waartoe de spreker behoort, verwelkomt het voornemen om het wettelijk kader voor het gebruik van bodycams te onderzoeken, zowel voor Securail als – waar nodig – voor treinbegeleiders op lijnen waar zich regelmatig incidenten voordoen. Dit is een belangrijke stap om het veiligheidsgevoel van zowel personeel als reizigers te versterken.

Binnen welke timing voorziet de minister een aanpassing van de regelgeving om het gebruik van bodycams mogelijk te maken? En wanneer verwacht hij dat dit in de praktijk operationeel kan worden?

Op pagina 28 wordt vermeld dat de migratie naar het Europese treinbeveiligingssysteem ETCS haar eindfase nadert. Tegen eind 2025 zouden zowel het net als voldoende rollend materieel van de NMBS uitgerust moeten zijn om het vervoersplan vanaf 2026 te ondersteunen. Tegelijk erkent de minister dat er voor het goederenvervoer en het internationale hogesnelheidsverkeer nog moeilijkheden zijn, onder meer door vertragingen bij leveranciers. Er wordt gedacht aan overgangsmaatregelen om deze operatoren twee jaar extra tijd te geven.

Welke overgangsmaatregelen overweegt de minister precies, en hoe wil hij daarbij een goed evenwicht vinden tussen rechtszekerheid voor exploitanten en het handhaven van de ambitieuze doelstellingen inzake exploitatieveiligheid?

Verder is het positief dat de minister werk wil maken van het oplossen van het rechtsvacuüm rond de

plan *ReArm Europe* de la Commission européenne. Les ports constituent en effet un maillon essentiel pour l'importation et l'exportation de matériel militaire, et leur désenclavement en faveur des sites industriels des pays voisins et du reste du continent européen revêt une importance stratégique.

Les liaisons ferroviaires internationales peuvent en outre constituer une alternative intéressante aux autres modes de transport, surtout sur les distances moyennes. Il est essentiel que l'offre soit fiable, fluide, financièrement abordable et conviviale. Comment le ministre entend-il veiller à la mise en œuvre pratique de ces engagements et à la coopération avec les pays voisins? Et comment la perspective des voyageurs sera-t-elle concrètement prise en compte dans ce cadre?

À la page 27 de la note de politique générale, le ministre indique qu'il entend renforcer la sécurité à l'intérieur et autour des gares en collaboration avec le ministre de la Sécurité, la SNCB et les autorités locales et qu'il accordera une attention particulière à la gare de Bruxelles-Midi. Le groupe de l'intervenante se félicite de l'intention d'examiner le cadre légal de l'utilisation des bodycams, tant pour Securail que, si nécessaire, pour les accompagnateurs de train sur les lignes où des incidents se produisent régulièrement. Il s'agit d'une mesure importante pour renforcer le sentiment de sécurité du personnel et des voyageurs.

Dans quel délai le ministre prévoit-il une modification de la réglementation autorisant l'usage de bodycams? Et quand pense-t-il que cette mesure pourra être opérationnelle en pratique?

On lit à la page 28 que la migration vers le système européen de sécurité ferroviaire ETCS approche de sa phase finale. D'ici fin 2025, le réseau ferroviaire et une quantité suffisante de matériel roulant de la SNCB devraient être équipés pour assurer le plan de transport à partir de 2026. Parallèlement, le ministre reconnaît toutefois que certaines difficultés subsistent pour le transport de marchandises et le trafic international à grande vitesse, notamment en raison de retards chez les fournisseurs. Des mesures transitoires seraient envisagées pour accorder deux années supplémentaires à ces opérateurs.

Quelles mesures transitoires le ministre envisage-t-il exactement? Et comment compte-t-il trouver un juste équilibre entre la sécurité juridique pour les exploitants et la conservation des objectifs ambitieux en matière de sécurité d'exploitation?

Il est également positif que le ministre souhaite remédier au vide juridique qui entoure la procédure de recours

administratieve beroepsprocedure bij de sluiting van overwegen. Deze kwestie lijkt wetgevingstechnisch snel oplosbaar. Binnen welk tijdsbestek mag het Koninklijk Besluit hiervoor worden verwacht?

De fractie van de spreekster is ook tevreden dat de minister vasthoudt aan de intentie om proefprojecten te organiseren met *one man cars*. Er is begrip voor het feit dat hiervoor binnen het sociaal overleg extra tijd wordt genomen, onder meer om buitenlandse voorbeelden te bestuderen. Maar het is belangrijk dat deze trein niet gemist wordt. Wat is het tijdspad op dit punt? Wanneer denkt de minister deze proefprojecten ter bespreking voor te leggen binnen het sociaal overleg?

Wat wél in het regeerakkoord staat, maar niet in de beleidsverklaring of beleidsnota, is het onderzoek naar de plaatsing van toegangspoortjes in grotere stations. De fractie waarvan de spreekster lid is, dringt erop aan om dit ernstig te onderzoeken. In veel Europese landen blijken dergelijke poortjes zeer effectief in de strijd tegen zwartrijden en veiligheidsincidenten. Zal de minister dit idee onderzoeken?

Mevrouw Lieve Truyman (N-VA) constateert dat op pagina 29 van de beleidsnota wordt ingegaan op de acties rond spoorwegovergangen en de onveilige situaties die deze met zich meebrengen, evenals de vertragingen die ze veroorzaken. Lokale besturen worden momenteel geconfronteerd met hoge kosten, vooral wanneer onteigeningen nodig zijn voor infrastructuurwerken zoals bruggen of tunnels buiten de spoorwegbedding. Veel gemeenten beschikken niet over de financiële middelen om deze werken te realiseren, waardoor overwegen open blijven en de veiligheidsdoelstellingen van Infrabel niet worden gehaald.

Vindt de minister het een goede zaak om te onderzoeken of Infrabel voor bepaalde dure infrastructuurwerken in het kader van de afschaffing van overwegen – zoals onteigeningen, autobruggen en -tunnels – kan tussenkomen in een deel van de kosten die momenteel ten laste vallen van de gemeenten, zodat de beoogde acties weliswaar gespreid over een langere tijdslijn, toch gerealiseerd kunnen worden?

De heer Frank Troosters (VB) merkt met betrekking tot het spoor vast dat de beheerscontracten worden herbevestigd. De minister heeft aangegeven dat de FOD Mobiliteit en Vervoer, de NMBS en Infrabel gingen nadenken om een globale indicator te creëren om de afschaffingen op te volgen. Die afschaffingen zijn eigenlijk perfect te volgen via de website van Infrabel. Dus de

administratief in cas de fermeture de passages à niveau. Sur le plan légistique, cette question semble pouvoir être réglée rapidement. Dans quel délai peut-on espérer un arrêté royal à ce sujet?

Le groupe de l'intervenante se réjouit également que le ministre n'ait pas abandonné l'intention d'organiser des projets pilotes avec des véhicules autonomes (*one man cars*). Il comprend que la concertation sociale nécessite un délai supplémentaire, notamment pour étudier les exemples étrangers. Mais il est important de ne pas rater le coche. Quel sera le calendrier à cet égard? Quand le ministre compte-t-il soumettre ces projets pilotes à la concertation sociale?

Un point qui figure dans l'accord de gouvernement, mais ni dans l'exposé d'orientation politique ni dans la note de politique générale, concerne l'examen de la question de l'installation de barrières d'entrée dans les grandes gares. Le groupe de l'intervenante demande avec insistance que cette question soit examinée sérieusement. Dans de nombreux pays européens, ces barrières d'entrée se révèlent très efficaces dans la lutte contre la fraude et les incidents de sécurité. Le ministre examinera-t-il cette piste?

Mme Lieve Truyman (N-VA) constate qu'à la page 29 de la note de politique générale, il est question de mesures relatives aux passages à niveau et à leurs dangers, ainsi qu'aux retards qu'ils causent. Les pouvoirs locaux doivent actuellement supporter des coûts élevés, surtout lorsque des expropriations sont nécessaires pour des travaux d'infrastructure tels que des ponts ou des tunnels en dehors de l'assiette ferroviaire. De nombreuses communes ne disposant pas des moyens financiers pour faire réaliser ces travaux, les passages à niveau restent ouverts et les objectifs de sécurité d'Infrabel ne sont pas atteints.

Le ministre juge-t-il opportun d'examiner la question de savoir si Infrabel peut intervenir dans une partie des coûts actuellement à charge des communes pour certains travaux d'infrastructure coûteux en vue de la suppression de passages à niveau – par exemple dans les coûts afférents aux expropriations et à la construction de ponts et tunnels pour voitures –, afin que les mesures prévues puissent être prises, fût-ce sur une période plus longue?

M. Frank Troosters (VB) constate, en ce qui concerne les chemins de fer, que les contrats de gestion sont reconfirmés. Le ministre a indiqué que le SPF Mobilité et Transports, la SNCB et Infrabel allaient réfléchir à la création d'un indicateur global qui permettra de suivre les suppressions. Ces suppressions peuvent en fait parfaitement être suivies sur le site web d'Infrabel. La

vraag is, hoe komt men daar eigenlijk bij? In principe bestaat dat al. Wat bedoelt de minister eigenlijk?

Ook wat het financiële betreft, wordt er herbevestigd. De financiële middelen voor het spoor worden herbevestigd. Maar tegelijkertijd moet de minister besparen: tegen 2029 675 miljoen euro. Kan de minister in detail treden? Hij beweert een voorstel te hebben gedaan aan de overheidsbedrijven, om hen in staat te stellen besparingen te doen. De besparing, wordt aangegeven, beoogt een efficiëntere werking met minder structuren en lagere overheidskosten. Waaraan denkt de minister dan? Is dat voorstel ook al besproken met de spoorbedrijven? Wat vonden zij daarvan? Is daar een plan aan gekoppeld? Zal dat ook gevolgen hebben voor de treinreiziger? Want een besparing zal zich uiteraard wel vertalen in werking en dienstverlening. Kunnen daardoor ook de gestelde doelstellingen in de beheersovereenkomst effectief ook nog wel gerealiseerd worden? Het lid denkt dat er heel concrete indicatoren moeten gehaald worden. Wat is de toestand?

De minister verklaart er persoonlijk op te gaan toezien dat de geïnvesteerde bedragen zo rationeel mogelijk besteed worden. En desnoods zal hij zelfs ervoor zorgen of zelfs eisen dat er een degelijke kosten-batenanalyse gevoerd wordt.

De ontwikkeling van spoorlijnen, het economisch en maatschappelijk belang van het goederenvervoer per spoor en het potentieel van ontwikkelingen van het reizigersvervoer moet allemaal in overwegingen worden genomen. Neemt de minister dat allemaal op? Dan zouden de middelen blijkbaar dan niet altijd rationeel worden toegewezen, wat men niet zou verwachten. Vreemd voor overheidsbedrijven, zeker als ze reeds lang bestaan zou je denken dat het klappen van de zweep en de regels kennen. Hoe gaat de minister te werk gaan? Er bestaat zo iets *als corporate governance*. De overheidsbedrijven krijgen een opdracht van de overheid en ontvangen middelen. Er worden beheersovereenkomsten gesloten. Maar dan is het natuurlijk aan het overheidsbedrijf en aan de manager daar met het personeel en de directie om aan de slag te gaan. Het is allicht niet gebruikelijk dat daar vanuit de politiek zelf rechtstreeks een richting wordt gegeven. De minister heeft natuurlijk eventueel de mogelijkheid om een regeringscommissaris te sturen die die de vergaderingen van de raad van bestuur bijwoont. Kan de minister expliciteren hoe hij zijn optreden eruit zou kunnen zien? Hij wenst voorts een nieuwe vorm van rapportering die u wil. Welke is de timing en de implementatie?

question se pose donc de savoir pourquoi cette mesure est prévue. En principe, cette possibilité existe déjà. Que veut dire le ministre exactement?

Sur le plan financier également, les moyens sont reconfirmés. Parallèlement, le ministre devra toutefois réaliser des économies: 675 millions d'euros à l'horizon 2029. Le ministre peut-il préciser ces chiffres? Il affirme avoir fait une proposition aux entreprises publiques afin de leur permettre de réaliser des économies. Il est indiqué que ces économies viseront à améliorer l'efficacité grâce à une réduction des structures et des coûts à la charge des pouvoirs publics. À quoi le ministre pense-t-il? Cette proposition a-t-elle déjà été discutée avec les entreprises ferroviaires? Qu'en ont-elles pensé? Un plan a-t-il été joint? Y aura-t-il également des conséquences pour les voyageurs? En effet, si des économies sont réalisées, elles entraîneront bien sûr des changements dans le fonctionnement et les services. Les objectifs fixés dans le contrat de gestion pourront-ils encore être atteints? Le membre estime que des indicateurs très concrets doivent être atteints. Quelle est la situation?

Le ministre déclare qu'il veillera personnellement à ce que les montants investis soient dépensés de la manière la plus rationnelle possible. Si nécessaire, il veillera même à ce qu'une analyse coûts-bénéfices approfondie soit réalisée, voire l'exigera.

Le développement des lignes ferroviaires, l'importance économique et sociale du transport de marchandises par rail et le potentiel de développement du transport de voyageurs doivent être pris en considération. Le ministre tient-il compte de l'ensemble de ces éléments? Il semble en tout état de cause que les moyens ne soient pas toujours alloués de façon rationnelle, ce qui est surprenant. C'est d'autant plus étonnant pour des entreprises publiques établies de longue date, dont l'on pourrait supposer qu'elles maîtrisent les règles du jeu. Quelle approche le ministre adoptera-t-il? Il existe une notion supposée essentielle: la gouvernance d'entreprise. Les entreprises publiques reçoivent une mission des pouvoirs publics ainsi que les moyens nécessaires à son exécution. Des contrats de gestion sont conclus. Mais ensuite, il revient bien entendu à l'entreprise publique et à son CEO, en collaboration avec le personnel et la direction, de mettre en œuvre ces directives. Il n'est sans doute pas habituel que les responsables politiques donnent directement des orientations précises. Le ministre a bien sûr la possibilité de mandater un commissaire du gouvernement, chargé d'assister aux réunions du conseil d'administration. L'intervenant demande quelle pourrait être la mission confiée à ce dernier. Le ministre souhaite également instaurer un nouveau type de rapport. Quels en seront le calendrier et les modalités de mise en œuvre?

Inzake het toekomstige spoorexploitatiemodel is er een studie lopende. Die zou in 2025 afgerond worden. Kan de minister de timing nog eens herbevestigen?

De minister gaat ook monitoren en er bijvoorbeeld op toezien dat de nieuwe infrastructuur die in gebruik genomen word, zo snel mogelijk tot een verbetering van de dienstverlening leidt. Dit zou men wel verwachten. Hetzelfde geldt voor het rollend materieel, dat heel erg belangrijk is. De nood is groot. Er werd een nieuw mega-order voor AM30 treinen geplaatst. Er is nu al vertraging. Het zou mogelijk nog veel erger kunnen worden. Afhankelijk van de definitieve uitspraak van de Raad van State. Misschien zal de hele procedure moeten worden overgedaan. Heeft de minister eventueel een alternatief plan voor ogen? Hoe gaat hij daarmee omgaan?

Voorts spreekt de minister over samenwerkingsverbanden met de gewesten – gewestelijke overheden en vervoersbedrijven –, zodat mensen die ruraal afgelegen wonen toch hoogwaardig openbaar vervoer kunnen genieten. Hoe gaat de minister dat hardmaken?

De minister heeft het ook over het sluiten van stations. De NMBS maakt een soort inventaris op basis van bepaalde criteria die bekend zijn. Maar maakt het sluiten van die stations deel uit van die besparingsoefening van 50 miljoen die er moet gedaan worden? Want gemakkelijk om te besparen is gewoon gaan schrappen. Dat is natuurlijk altijd de gemakkelijkste weg. Maakt dat daar deel van uit?

Wat betreft de *human resources* van de spoorbedrijven heeft de minister een overeenkomst bereikt met de spoorbonden. Men kan lezen dat de tewerkstelling en de verworven rechten van de werknemers gegarandeerd worden, met een overdracht van bevoegdheden op het vlak van rekrutering, selectie en loopbaanbeheer. Wat is de stand van zaken? Hoe ziet de minister de verdere rol van HR Rail? Omdat daar inderdaad natuurlijk het maatschappelijk doel van HR Rail moet herbekeken worden. De minister geeft vooral aan te gaan onderzoeken welke wettelijke bepalingen daarvoor moeten gewijzigd worden.

Met betrekking tot het goederenvervoer per spoor wordt een raadgevend comité voor het goederenvervoer per spoor opgericht. Op zich valt dat toe te juichen, daar is inderdaad nood aan. Wanneer gaat dat raadgevend comité voor het goederenvervoer per spoor er zijn? Hoe wordt dat georganiseerd? En wie gaat daar ook allemaal deel van uitmaken? Wat is de timing?

Une étude est en cours sur le futur modèle d'exploitation ferroviaire. Sa finalisation est prévue pour 2025. Le ministre peut-il à nouveau confirmer ce délai?

Le ministre assurera également un suivi et veillera, par exemple, à ce que la nouvelle infrastructure mise en place entraîne le plus rapidement possible une amélioration du service. C'est bien ce qu'on est en droit d'attendre. Il en va de même pour le matériel roulant, qui est un élément crucial. Les besoins sont urgents. Une nouvelle commande importante de trains AM30 a été passée, mais des retards sont déjà constatés. La situation pourrait encore se compliquer lorsque le Conseil d'État rendra sa décision définitive. Il existe un risque que l'ensemble de la procédure doive être recommencée. Le ministre dispose-t-il d'un plan alternatif? Comment envisage-t-il de faire face à cette éventualité?

Le ministre évoque également la mise en place de partenariats avec les Régions – les pouvoirs publics régionaux et les sociétés de transport – pour permettre aux personnes vivant dans des zones rurales isolées de bénéficier de transports publics de qualité. Par quels moyens le ministre compte-t-il atteindre cet objectif?

Le ministre évoque également la fermeture de certaines gares. La SNCB établit une sorte d'inventaire basé sur des critères prédéfinis. Mais cette fermeture s'inscrit-elle dans le cadre des 50 millions d'euros d'économies à réaliser? Supprimer des infrastructures permet de faire facilement des économies. Il s'agit évidemment de l'approche la moins fastidieuse. Cette mesure fait-elle partie du plan budgétaire envisagé?

En ce qui concerne les ressources humaines des entreprises ferroviaires, le ministre a conclu un accord avec les syndicats concernés. Cet accord garantit l'emploi et les droits acquis des travailleurs, tout en transférant des compétences en matière de recrutement, de sélection et de gestion des carrières. Où en est-on concrètement? Comment le ministre envisage-t-il le rôle de HR Rail à l'avenir? Il semble en effet essentiel de redéfinir son objet social. Le ministre indique avant tout qu'il examinera les modifications légales nécessaires à cette évolution.

En ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises, un Comité Consultatif du Fret Ferroviaire sera créé. En soi, cette évolution est une bonne chose car elle est effectivement nécessaire. Quand ce comité consultatif sera-t-il mis en place? Comment sera-t-il organisé? Qui en fera partie? Quel est le calendrier fixé?

Er worden steunmaatregelen toegekend voor het goederenvervoer, meer expliciet over de trierheuvel in Antwerpen-Noord. De vorige regering heeft daar, behoudens vergissing van de spreker, toen 15 miljoen voor vrijgemaakt teneinde die exploitatie van die trierheuvel te subsidiëren. En dat die ondersteuning liep tot eind 2024. Die is afgelopen. Nu gaat de minister bekijken wat er verder moet gebeuren. Misschien is er nog geen klaar plan voor de toekomst. Kan de minister toelichten in welke mate, die 15 miljoen euro aan steunmaatregelen iets heeft opgeleverd? Wat is de evaluatie geweest?

Wat de veiligheid betreft is het positief dat er aan cybersecurity aandacht besteed wordt en dat er een actieplan voor de zelfdoding komt. Maar de gewone veiligheid van treinreizigers en personeel, spoorpersoneel is een mager beestje. Er stond in de formatienota veel meer. In eerste instantie moet gezorgd worden voor meer mankracht. Treinbegeleiders die dat wensen krijgen bodycams. Het wettelijk kader moet daar wel nog voor onderzocht worden. Dat is behoorlijk pover. Zeker gezien de negatieve evolutie in de criminaliteitscijfers binnen het spoor.

Het verhaal van Trainworld heeft inmiddels de pers gehaald. Het lid had daar vooraf vragen aan de minister over gesteld, maar heeft nooit precieze antwoorden gekregen. Hij stelt die vragen niet voor niets. Wat het lid thans wil vernemen is: was de minister op de hoogte van het verhaal op het moment dat hij de vragen heeft gesteld? Indien het antwoord ja luidt, waarom heeft hij niet gewoon geantwoord? Maar in het tegengestelde geval, wat best aannemelijk is, want de minister is voor een stuk een doorgeefluik van de NMBS, betreurt hij dat dan niet? Wordt het vertrouwen van de minister in de NMBS niet aangetast?

Inzake verkeer worden opnieuw een aantal doelstellingen bevestigd: het aantal doden halveren tegen 2030, all for zero tegen 2050. De strijd tegen recidive wordt opgevoerd. In de databank voor recidivisten worden ook de lokale en regionale overtredingen opgenomen, in samenwerking met Justitie. Er wordt van uitgegaan dat Justitie daar de nodige middelen toe moet aanleveren. Is daar eigenlijk al overleg over geweest met Justitie? Heeft men eigenlijk al zicht over welke middelen daarvoor nodig gaan zijn? En is daar ook een akkoord, is er een bevestiging van die middelen die er zijn? Tegen wanneer mag die databank eigenlijk worden verwacht? Goed gestoffeerd en uiteraard ook goed functionerend. Wat is de timing daar?

Heeft de minister een bepaald doel of timing voor ogen inzake de strengere bestraffing van rijden zonder rijbewijs strenger bestraffen, of de strijd tegen

Des mesures de soutien seront prévues en faveur du transport de marchandises et, plus explicitement, de la bosse de triage d'Anvers-Nord. Si l'intervenant ne se trompe pas, le gouvernement précédent avait débloqué 15 millions d'euros afin de subventionner l'exploitation de cette bosse de triage jusqu'à la fin 2024. Ce soutien financier est arrivé à son terme. Le ministre va maintenant examiner la suite à donner. Il est possible qu'aucun plan pour l'avenir n'ait encore été défini. Le ministre peut-il préciser quels résultats ont été obtenus grâce à ces 15 millions d'euros et quelle évaluation en a été faite?

En matière de sécurité, il est positif que l'accent soit mis sur la cybersécurité et la mise en place d'un plan d'action contre le suicide. Cependant, la sécurité quotidienne des voyageurs et du personnel ferroviaire reste préoccupante. La note de formation promettait des améliorations bien plus substantielles. Il est avant tout nécessaire d'augmenter les effectifs. Les accompagnateurs de train qui le souhaitent pourront être équipés de *bodycams*, mais le cadre légal doit encore être précisé à cet effet. Ces mesures semblent modestes, surtout au vu de l'augmentation des statistiques relatives à la criminalité dans les trains.

L'affaire Trainworld a désormais été relayée par la presse. Le membre avait interrogé le ministre à ce sujet, mais n'a jamais obtenu de réponse précise. Ces questions n'étaient pas anodines. Il souhaite à présent interroger le ministre sur les éléments suivants: le ministre était-il informé de cette affaire au moment où le membre lui a adressé ses questions? Dans l'affirmative, pourquoi n'y a-t-il pas simplement répondu? Mais dans la négative – cas de figure plausible étant donné que le ministre agit en partie comme un simple relais de la SNCB –, ne déplore-t-il pas cette situation? Enfin, cet épisode n'affecte-t-il pas sa confiance envers la SNCB?

En matière de roulage, plusieurs objectifs sont réaffirmés: réduire de moitié le nombre de décès d'ici 2030, all for zero d'ici 2050. La lutte contre la récidive sera renforcée. La base de données des récidivistes sera alimentée par les infractions locales et régionales, en concertation avec la Justice. La Justice est supposée fournir les moyens nécessaires à cette initiative. Mais une concertation a-t-elle déjà eu lieu avec ce département? Dispose-t-on d'une estimation des moyens qui seront nécessaires à cette mesure? Un accord a-t-il été conclu, et le montant des moyens disponibles a-t-il été confirmé? Quand cette banque de données sera-t-elle mise en place, alimentée comme il se doit et fonctionnelle? Quel est le calendrier prévu?

Concernant la répression plus sévère de la conduite sans permis et la lutte contre l'impunité transfrontalière, le ministre poursuit-il un objectif spécifique et dispose-t-il

grensoverschrijdende straffeloosheid. Men wil inzetten op een geïntegreerde databank van alle verkeerscontroles, waarbij dus ook drugs en andere zaken geïnventariseerd worden, ook in overleg met Binnenlandse Zaken. Ook hier is de vraag wat de stand van zaken is qua timing, doel en implementatie.

Controle op de gordeldracht met camera's in de wagen is nog een punt. Men wil zoveel mogelijk innovatie en technologie aanwenden om gevaarlijk gedrag tegen te gaan. Men wil intelligente camera's gebruiken om bijvoorbeeld het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur en eventueel het niet dragen van de veiligheidsgordel te detecteren. Het niet dragen van de gordel is inderdaad een persoonlijk veiligheidsrisico. Daarmee breng je niet direct andere mensen in gevaar. Maar sommige mensen moeten natuurlijk ook tegen zichzelf beschermd worden. Het heeft ook een bijzondere maatschappelijke kost indien er op die manier gewonden vallen. De verklaringen van sommigen zijn ietwat eigenaardig.

Er zijn reeds heel veel camera's geïnstalleerd en men wil er nog meer plaatsen. Er rijzen echter steeds meer vragen bij de doelmatigheid bij het plaatsen van al die camera's. Steeds weer gebruikt men om die plaatsing te verantwoorden dezelfde zinnen: "Het is in het belang van de verkeersveiligheid" en "we doen alles met respect voor de privacy." Dat wordt overal altijd bijgeplakt en dan zal het wel in orde zijn. En het is geweten dat heel veel lokale besturen daar ook wel een verdienmodel van gemaakt hebben. Sinds de vorige zittingsperiode heeft de federale politie haar netwerk met ANPR-camera's kunnen uitbreiden tot 10.000 stuks. Dat is gigantisch veel. En uiteraard in het kader van de verkeersveiligheid en met respect voor de privacy. Het verbaast dat de minister daar niet meer over zegt. Want in de beleidsnota van Justitie staat letterlijk dat strenger wordt opgetreden tegen gsm-gebruik achter het stuur om afleiding terug te dringen. Ook tegen andere afleidingen wordt opgetreden, zoals het gebruik van een tablet, make-up aanbrengen, scheren, lezen, eten. En in dit kader wordt een aanvang genomen met de ontwikkeling van specifieke software om camerabeelden te analyseren. Met respect voor de privacy. De minister beperkt zich tot een veel eenvoudigere versie in zijn beleidsnota. Aangenomen kan worden dat er toch overleg is. En dat is wel zeer fundamenteel. Want die wetgeving, die tijdens de vorige zittingsperiode is ingevoerd in verband met gsm-gebruik, werd uitgebreid gedebatteerd in de commissie. Een van de punten die toen werden aangehaald, is gsm-gebruik – een killer. Nu gaat men beginnen rondkijken op gedragingen in de wagen, wat niet de bedoeling is. Het nieuwe model is zeer verregaand. Wat als iemand een medicijntje slikt en op een slecht moment gefilmd wordt? Of een vrouw

d'un calendrier précis? Il voudrait investir, de concert avec l'Intérieur, dans une banque de données intégrée des contrôles routiers dans laquelle figureraient, entre autres, les infractions relatives aux stupéfiants. Là encore, le calendrier, l'objectif et la mise en œuvre ont-ils été définis?

Un autre point concerne le contrôle du port de la ceinture de sécurité grâce aux caméras. On voudrait utiliser autant d'innovation et de technologie que possible pour lutter contre les comportements dangereux. L'idée est d'utiliser des caméras intelligentes capables de détecter, par exemple, l'utilisation du GSM au volant et éventuellement le non-port de la ceinture de sécurité. Certes, cette dernière infraction n'implique pas directement une mise en danger d'autrui, mais elle expose son auteur à des risques importants pour sa personne. Certaines personnes doivent être protégées contre elles-mêmes. De plus, les dommages physiques pouvant résulter de ce comportement ont un coût élevé pour la société. Les déclarations de certaines personnes sont quelque peu étonnantes.

De nombreuses caméras ont déjà été installées, et l'on souhaite en ajouter encore davantage. Toutefois, des questions de plus en plus nombreuses se posent quant à l'efficacité réelle de cette prolifération. Pour justifier leur installation, on invoque systématiquement les mêmes arguments: "C'est dans l'intérêt de la sécurité routière" et "Nous agissons dans le respect de la vie privée." Chacun est censé se satisfaire de cette justification récurrente, alors qu'il est de notoriété publique que de nombreux pouvoirs locaux en ont fait un véritable modèle économique. Depuis la dernière législature, la police fédérale a pu porter son réseau de caméras ANPR à 10.000 unités. C'est énorme. Et bien sûr, cette augmentation répond à un objectif de sécurité routière et respecte la vie privée. Il est surprenant que le ministre n'en dise pas plus à ce sujet. Car la note de politique générale de la ministre de la Justice précise littéralement que des mesures plus strictes seront prises contre l'utilisation du GSM au volant afin de réduire les distractions. D'autres sources de distraction seront également sanctionnées, comme utiliser une tablette, se maquiller, se raser, lire ou manger. Dans ce cadre, un logiciel spécifique sera développé pour analyser les images des caméras. En respectant la vie privée. Le ministre donne beaucoup moins de précisions dans sa note de politique générale. On peut supposer qu'il y aura tout de même une concertation: c'est absolument fondamental. En effet, la législation adoptée sous la législature précédente, en rapport avec l'utilisation du GSM, a fait l'objet d'un débat approfondi en commission. L'un des points soulevés à l'époque portait sur l'utilisation du GSM, qui est un véritable fléau. Les comportements dans l'habitacle seront désormais scrutés, ce qui s'écarte de l'objectif

die met iets in het oog zit, dan wordt de vraag of ze zich aan het schminken is of niet. Want binnenkort mag men, bij wijze van spreken, zijn neus nog niet meer snuiten. Hoe staat de minister daar tegenover?

In de begroting werd een project in verband met Vias institute opgemerkt, met betrekking tot deelname aan een proefproject rond technologieën voor wegcontrole op het vervoer van passagiers en goederen. Het lid vraagt of dit project kadert binnen bredere beleidsdoelstellingen? Kan de minister meer uitleg geven over de technologieën?

Daarnaast wordt er verwezen naar de subsidiëring van Vias institute. Kan de minister daar uitleg over geven? Zo werd er een belofde 500.000 euro ingetrokken.

Mevrouw Britt Huybrechts (VB) constateert dat in de beleidsnota wordt aangegeven dat men nationale veiligheids- en technische regels wil verminderen en tegelijkertijd de interoperabiliteit binnen de Europese Unie wil versterken. Dit roept de vraag op waarom België, en meer bepaald Vlaanderen, bereid zou zijn om een goed draaiende luchthaven uit handen te geven aan de EU.

Terecht wil de minister een werkgroep wilt samenstellen ter voorbereiding van een vliegwet. De werkgroep bestaat uit internationale experts, vertegenwoordigers van de federale regering en de regionale overheden en dan ook nog afgevaardigden van elke regeringspartij. Is het niet nuttiger dat daar ook afgevaardigden van de oppositiepartijen inkomen? Want alle partijen kunnen wel belangrijke en nuttige inzichten kan geven. Waarom worden de oppositiepartijen hier eigenlijk uit geweerd?

De minister wil samenwerken met de industrie om een geïntegreerd luchtruim te ontwikkelen dat optimaal werkt voor zowel onbemande als bemande luchtvaart. En daarmee wil je eigenlijk de risico's van het luchtruim evalueren op basis van *airspace risk assessment*. De vraag is wanneer gaat dit klaar zijn?

De minister wil streven naar een eerlijke verdeling van de kosten. Hoe gaat de minister dat bereiken.

Kan de minister meer details geven over de luchtvaart-beveiliging en het onderzoeksorgaan dat ongevallen en incidenten van de luchtvaart moet onderzoeken?

initial. Le nouveau modèle est vraiment radical. Que se passera-t-il si une personne est filmée en train de prendre un médicament? Ou si une dame est gênée par une poussière dans l'œil: il faudra se demander si elle est en train de se maquiller ou non. Car bientôt, il ne sera pour ainsi dire plus permis de se moucher. Quelle est la position du ministre à ce sujet?

Concernant Vias Institute, le membre a constaté que le budget prévoyait une participation à un projet pilote relatif aux technologies pour améliorer le ciblage des transports de personnes et de marchandises à contrôler sur la route. Le membre demande si ce projet s'inscrit dans la poursuite d'objectifs stratégiques plus larges. Le ministre peut-il donner des explications supplémentaires quant aux technologies en question?

Ensuite, l'intervenant évoque le subventionnement de Vias Institute. Le ministre peut-il donner quelques explications? Par exemple, la somme de 500.000 euros qui avait été promise a été retirée.

Mme Britt Huybrechts (VB) constate dans la note de politique générale que le gouvernement souhaite la diminution des règles nationales de sécurité et des règles techniques, et l'augmentation de l'interopérabilité au sein de l'Union européenne. La membre s'interroge sur les raisons qui pousseraient la Belgique, et plus spécifiquement la Flandre, à confier à l'UE un aéroport qui fonctionne correctement.

Le ministre entend, à juste titre, mettre en place un groupe de travail en vue de préparer une loi aérienne. Ce groupe de travail sera composé d'experts internationaux, de représentants du gouvernement fédéral et des autorités régionales, ainsi que d'un représentant de chaque parti au gouvernement. Ne serait-il pas plus pertinent d'y intégrer également des représentants des partis d'opposition? Tous les partis sont en effet susceptibles d'apporter leur pierre à l'édifice. Pourquoi les partis d'opposition sont-ils exclus de cette dynamique?

Le ministre travaillera avec l'industrie pour développer un espace aérien intégré qui fonctionne de manière optimale à la fois pour l'aviation avec et sans pilote. Pour ce faire, il convient d'évaluer les risques aériens sur la base d'une méthodologie "*Airspace Risk Assessment*". Dans quel délai pense-t-il atteindre cet objectif?

Le ministre s'efforcera d'obtenir une répartition équitable des coûts. Comment compte-t-il s'y prendre?

Le ministre peut-il donner plus de détails sur la sûreté aérienne et sur l'organe responsable d'enquêter sur les accidents et incidents aériens?

Het personeel, zowel statutair als niet-statutair, roept heel wat vragen op, onder meer inzake lonen en aanwervingen. Brussels Airport ligt in Zaventem, in Vlaanderen. Dus de kennis van het Nederlands is wel een minimumvereiste. Klachten over de kennis van het Nederlands zijn talrijk. Er zijn uitgaveposten die stijgen. Waarom?

Kan de minister ingaan op de bodemsaneringskosten?

Over regionalisering van de luchthaven wordt met geen woord gerept.

Tot slot bespreekt het lid Diabolo-tax. Omdat deze tax is een zовеelse tax die de Belgen moeten betalen om naar de luchthaven te gaan. Terwijl men zou denken dat een minister van Mobiliteit zou inzetten op het openbaar vervoer. Die tax houdt heel veel mensen tegen en betalen liever een taxi of laten zich rijden door vrienden. Waar gaat dat geld naartoe? Waarin wordt dat geïnvesteerd?

De heer Gilles Foret (MR) juicht de ambitie van de regering toe om een duurzamere, veiligere en efficiëntere mobiliteit te bevorderen en daarbij rekening te houden met klimaat, energie en economie. Bij die ambitie worden de gewestelijke en private mobiliteitsactoren betrokken en wordt ook de nadruk op collaboratief bestuur gelegd. Voorts worden alle positieve kansen benut die nieuwe technologieën zoals artificiële intelligentie en data bieden.

Wat de openbaarvervoerdiensten betreft, staat de MR-fractie volledig achter de modernisering van het spoor en de verbetering van het treinaanbod. Een efficiënt beheer van de middelen moet echter een prioriteit blijven. De heer Foret juicht de betrachting van de regering toe om het aantal reizigers met 30 % te verhogen tegen 2032, een stiptheidsgraad van meer dan 90 % te bereiken en de helft van het rollend materieel te vernieuwen. Die ambities vereisen echter een nauwgezet bestuur en concrete maatregelen om de chronische vertragingen en afgeschafte treinen te voorkomen. De invoering van de gegarandeerde dienstverlening is essentieel om de continuïteit van de openbare spoorwegdienst te garanderen. De regeling moet worden geëvalueerd om de doeltreffendheid ervan na te gaan en het systeem zo nodig aan te passen.

De spreker steunt de doelstelling om het goederenvervoer per spoor qua volume tegen 2030 te verdubbelen. Om die verbintenis te kunnen realiseren, moeten echter een aantal obstakels worden weggewerkt, met name door de toegang per spoor tot havens, luchthavens en logistieke knooppunten in heel België te vergemakkelijken. Betere

Le volet consacré au personnel, statutaire ou pas, pose beaucoup de questions, notamment sur les salaires et les recrutements. Brussels Airport se trouve à Zaventem, en Flandre. Donc, la connaissance de la langue néerlandaise est une exigence minimale. Les plaintes à ce sujet sont légion. Certains postes de dépense augmentent. Pourquoi?

Le ministre peut-il commenter les coûts d'assainissement des sols?

Le ministre ignore totalement la question de la régionalisation de l'aéroport.

Enfin, la membre évoque la taxe Diabolo, cette énième taxe que les Belges doivent payer pour se rendre à l'aéroport – alors que l'on pourrait attendre d'un ministre de la Mobilité qu'il investisse dans les transports en commun. Cette taxe refroidit énormément de gens, qui préfèrent alors payer un taxi ou se faire conduire par des amis. Où va cet argent? Dans quoi est-il investi?

M. Gilles Foret (MR) salue l'ambition du gouvernement en faveur d'une mobilité plus durable, une mobilité plus sûre et plus efficace, intégrant les enjeux climatiques, énergétiques et économiques. Une ambition qui associe les acteurs régionaux et privés de la mobilité, et met aussi l'accent sur la gouvernance collaborative. Une ambition enfin qui veut saisir toutes les opportunités positives offertes par les nouvelles technologies, comme l'intelligence artificielle ou les data.

Au niveau du rail et du transport public, le groupe MR soutient pleinement la modernisation du rail et l'amélioration de l'offre ferroviaire. Toutefois, la gestion efficace des ressources doit rester une priorité. 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. Néanmoins, ces ambitions nécessitent une gouvernance rigoureuse et des mesures concrètes pour éviter les retards chroniques et les suppressions de trains. La mise en œuvre du service garanti est essentielle pour assurer une continuité du service public ferroviaire. Une évaluation du dispositif est impérative pour mesurer l'efficacité et adapter, si nécessaire, le dispositif.

Sur le plan du fret ferroviaire, l'intervenant soutient l'objectif de doubler le volume de marchandises transportées d'ici 2030. Toutefois, pour que cet engagement se concrétise, il faudra lever plusieurs obstacles, notamment en facilitant l'accès ferroviaire aux ports, aux aéroports et aux plateformes logistiques, sur tout le territoire belge.

intermodaliteit is essentieel, ook om verzadiging van de wegen te voorkomen en milieudoelstellingen te halen.

De heer Foret herinnert eraan dat de liberalisering van het personenvervoer per spoor na 2032 moet worden voorbereid. De concurrentie moet mogelijk worden gemaakt met een visie die uitgaat van openbare dienstverlening en continuïteit van de dienst. Het lid verwacht van de regering een duidelijk stappenplan om die liberalisering voor te bereiden.

De spreker staat ook volledig achter de door de regering geplande maatregelen en acties om in samenwerking met de lokale overheden de veiligheid in en rond alle stations van het land en vooral in Brussel-Zuid te verbeteren.

De heer Foret stelt vervolgens een aantal vragen.

Op welke concrete manier denkt de minister de stiptheid te verbeteren en het aantal afgeschafte treinen te verminderen? Op welke manier zullen de investeringen worden geprioriteerd? Welke maatregelen zullen worden genomen om te zorgen voor een efficiënte spoortoegang tot havens en luchthavens, opdat het goederenvervoer per spoor in het hele land wordt aangemoedigd? Welke samenstelling en concrete rol zal de minister geven aan het raadgevend comité voor het goederenvervoer per spoor?

Wat verkeersveiligheid betreft, steunt de heer Foret de doelstelling om het aantal verkeersongevallen drastisch terug te dringen en is hij verheugd over de maatregelen tegen recidive en rijden onder invloed van alcohol en drugs.

Welke rol zullen nieuwe technologieën zoals intelligente camera's en artificiële intelligentie spelen bij het verbeteren van de verkeersveiligheid, met inachtneming van de privacy? Hoe kunnen recidivisten en delinquenten doeltreffend worden opgevolgd? Hoe kunnen gegevens beter worden beheerd met het oog op de uitvoering van het beleid? Hoe denkt de minister de daadwerkelijke vervolging van buitenlandse overtreeders te verbeteren?

Hoe denkt de minister de strijd tegen sociale dumpingpraktijken in het wegvervoer op te voeren?

Wat stedelijke mobiliteit en alternatief vervoer betreft, is de heer Foret voorstander van multimodale mobiliteit die is afgestemd op de behoeften van de burgers, zonder vervoerwijzen tegenover elkaar te stellen. Welke concrete investeringen is de minister van plan te doen in de buurt van stations, met name op het vlak van infrastructuur, maar ook om fietsendiefstal – een remmende factor

Une meilleure intermodalité est essentielle aussi 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. La mise en concurrence doit se faire 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.

L'intervenant soutient également sans réserve les mesures et les actions que le gouvernement entend mener pour renforcer la sécurité dans et autour de toutes les gares du pays et en particulier celle de la gare du Midi à Bruxelles, en collaboration avec les autorités locales.

L'intervenant pose ensuite plusieurs questions.

Comment le ministre envisage-t-il concrètement l'amélioration de la ponctualité et la réduction des trains supprimés? Quelle méthodologie sera poursuivie pour prioriser les investissements? Quelles mesures aussi seront prises pour assurer un accès ferroviaire efficace aux ports et aux aéroports, afin de soutenir le fret ferroviaire et ce, sur toutes les plateformes du pays? Comment le ministre compte-t-il constituer et impliquer concrètement le comité consultatif du fret ferroviaire?

En termes de sécurité routière, M. Foret partage l'objectif de réduction drastique des accidents de la route et salue les mesures contre la récidive et la conduite sous influence, tant au niveau de l'alcool que des drogues.

Quel sera le rôle des nouvelles technologies, tant au niveau des caméras intelligentes que de l'intelligence artificielle, pour renforcer la sécurité routière dans le respect de la vie privée? Comment assurer un suivi efficace des récidivistes et des délinquants? Comment améliorer la gestion des données pour pouvoir mener nos politiques? Comment le ministre compte-t-il améliorer les poursuites réelles des contraignants étrangers?

Comment le ministre compte-t-il 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. Quels investissements concrets le ministre compte-t-il mener près des gares, notamment en termes d'infrastructures, mais aussi pour lutter contre le vol de vélo qui est évidemment un frein à ce shift modal?

voor de modal shift – tegen te gaan? Hoe kan men intermodaliteit tussen fiets, trein en openbaar vervoer bevorderen? Welke specifieke fiscale aanmoedigingsmaatregelen zullen er zijn om carpooling en sociale leasing van elektrische voertuigen aan te moedigen? Wat zijn de concrete doelstellingen voor het S-net in grote stedelijke zones?

Wat lucht- en scheepvaart betreft, pleit de MR-fractie voor een evenwicht tussen de economische ontwikkeling van luchthavens en de beperking van geluidshinder. De spreker steunt het initiatief van de werkgroep teneinde vliegroutes te reguleren en economische en milieubelangen beter op elkaar af te stemmen. Hij roept echter op tot volledige transparantie in de besluitvorming en systematische betrokkenheid van belanghebbenden, waaronder burgers.

De heer Foret steunt ook de ontwikkeling van autonome voertuigen en drones. Drones zullen een steeds grotere rol gaan spelen in verschillende domeinen, zoals de logistieke sector, infrastructuurbeveiliging en transportbeheer, maar ook gezondheidszorg. De opstelling van een duidelijk reglementair kader voor het gebruik ervan vormt een prioriteit. Autonome voertuigen bieden ook veel mogelijkheden op het vlak van veiligheid en verkeersdoorstroming. Het is dan ook van essentieel belang om experimenten te blijven uitvoeren en onze infrastructuur aan te passen om de ontwikkeling van dergelijke voertuigen te ondersteunen. Hoe zit het met de onafhankelijke instantie voor geluidshinder, die verplicht werd gesteld door een Europese verordening? Welke regelgevende maatregelen zijn er gepland om de inzet van drones te regelen en het veilig gebruik ervan te waarborgen?

Tot slot vraagt de spreker hoe de minister het concurrentievermogen van het vrachtvervoer over zee zal verbeteren met inachtneming van de milieuverbintenissen.

De heer Foret besluit dat de MR-fractie waakzaam zal blijven bij de uitvoering van de ambities. Mobiliteit moet een hefboom zijn voor economische efficiëntie, ecologische transitie en openbare veiligheid, zonder de bewegingsvrijheid van burgers en bedrijven te belemmeren.

De heer Hugues Bayet (PS) benadrukt een punt van overeenstemming tussen de meerderheid en de oppositie: sinds het aantreden van de regering maken gebruikers en werknemers van het openbaar vervoer zich zorgen. Hij merkt op dat die bezorgdheid zelfs binnen de meerderheid lijkt te worden gedeeld, gezien de tijd die sommigen besteden aan het stellen van vragen aan de minister. Die bezorgdheid is terecht.

Comment faciliter l'intermodalité entre le vélo, le train et les transports publics? Quelles seront les incitations fiscales concrètes pour encourager le covoiturage et le leasing social des véhicules électriques? Quels sont les objectifs concrets concernant le réseau S dans les grandes zones urbaines?

Au niveau aérien et maritime, le groupe MR défend un équilibre entre le développement économique des aéroports et la réduction des nuisances sonores. L'intervenant 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.

M. Foret soutient également le développement des véhicules autonomes et des drones. Les drones sont appelés à jouer un rôle croissant dans plusieurs secteurs, notamment la logistique, la surveillance des infrastructures et la gestion des transports, mais aussi dans la santé. La mise en place d'un cadre réglementaire clair pour leur utilisation est une priorité. Les véhicules autonomes, quant à eux, représentent aussi une opportunité majeure en matière de sécurité et de fluidité du trafic. Il est pour cela indispensable de poursuivre les expérimentations et d'adapter nos infrastructures pour accompagner leur développement. Qu'en est-il de l'autorité indépendante des nuisances sonores rendues obligatoires par un règlement européen? Quelles mesures réglementaires aussi sont prévues pour encadrer le déploiement des drones et garantir leur utilisation sécurisée?

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 quant à la mise en œuvre de ses ambitions. La mobilité doit être un levier d'efficacité économique, de transition écologique et de sécurité publique, sans nuire pour autant à la liberté de circulation des citoyens et des entreprises.

M. Hugues Bayet (PS) souligne un point de convergence entre majorité et opposition: depuis l'entrée en fonction du gouvernement, les usagers et les travailleurs des transports publics sont inquiets. Il note que cette inquiétude semble partagée jusque dans les rangs de la majorité, au vu du temps consacré par certains à interroger le ministre. Cette inquiétude est justifiée.

Er zijn tal van redenen voor. Ten eerste leidt het gebrek aan bereidheid om te investeren in het openbaar vervoer, in combinatie met de aanzienlijke besparingen die worden gevraagd, met name van de NMBS, tot een terecht bezorgdheid over de gevolgen voor de pendelaars en het spoorwegpersoneel.

Ten tweede is het vooruitzicht van een liberalisering van de spoorwegen eveneens zorgwekkend. Verschillende voorbeelden, onder meer in het buitenland, tonen aan dat dergelijke trajecten vaak hebben geleid tot een afname van de kwaliteit van de diensten en een achteruitgang van de arbeidsomstandigheden. De spreker stelt de minister trouwens een studiebezoek aan het Verenigd Koninkrijk voor, waar men een goed voorbeeld kan aantreffen van de effecten van die liberalisering.

De derde bron van zorg betreft de handhaving van de doelstellingen van de vorige regering. De spreker geeft aan dat het niet de ambitie zelf is die een probleem vormt – het aantal passagiers met 30 % verhogen, het volume van het goederenvervoer per spoor verdubbelen, de infrastructuur verbeteren en een koolstofneutrale mobiliteit uitbouwen – maar wel het ontbreken van concrete uitleg over de middelen die zullen worden ingezet om een en ander waar te maken. De enige cijfers die worden verstrekt, gaan over de bezuinigingen in het openbaar vervoer.

De heer Bayet stipt ook de vrees aan dat haltes of stations zullen worden gesloten, wat de toegankelijkheid ernstig zou aantasten, in het bijzonder in de Waalse landelijke gebieden. Hij hekelt de ondermijning van de rechten en het statuut van de werknemers, onder meer inzake pensioenen, op een moment dat de sector te kampen heeft met een schrijnend personeelstekort en met moeilijkheden om nieuwe medewerkers aan te trekken.

Tot slot betreurt het lid het gebrek aan concrete maatregelen om een echte mobiliteitsverandering te stimuleren, of het nu gaat om openbaar vervoer of zachte mobiliteit, op een moment dat de klimaatuitdagingen nog nooit zo groot zijn geweest.

Nu het algemene beleid een derde keer tegen het licht wordt gehouden, verdwijnen de zorgen niet, maar worden ze bevestigd en ontstaan zelfs nieuwe bezorgdheden. Boven op het gebrek aan ambitie en de aankondiging van besparingen komt nu een totaal gebrek aan duidelijkheid.

Het jaar 2025 lijkt in het teken te staan van studies, evaluaties, audits, werkgroepen, interministeriële conferenties, overleg en analyses. De heer Bayet ziet dat als een strategie waarmee de minister het jaar in relatieve rust kan doorkomen, maar hij waarschuwt voor een terugslag. Hij vreest dat die methode zal worden gebruikt

Les causes de cette inquiétude sont multiples. D'abord, l'absence de volonté d'investir dans les transports publics, combinée aux économies importantes demandées, notamment à la SNCB, suscite des craintes légitimes quant aux conséquences pour les navetteurs et les cheminots.

Ensuite, la perspective d'une libéralisation du rail inquiète également. L'intervenant rappelle que plusieurs exemples, notamment à l'étranger, montrent que ce processus a souvent entraîné une baisse de la qualité des services et une dégradation des conditions de travail. Il propose d'ailleurs au ministre une visite d'étude au Royaume-Uni, un exemple parlant des effets de cette libéralisation.

Troisième source d'inquiétude: le maintien des objectifs fixés par le précédent gouvernement. Il précise que ce n'est pas l'ambition elle-même qui pose problème – augmenter de 30 % le nombre de voyageurs, doubler le volume de fret ferroviaire, renforcer les infrastructures, développer une mobilité neutre en carbone – mais bien l'absence d'explication concrète sur les moyens qui seront mobilisés pour y parvenir. Les seuls chiffres communiqués concernent les réductions budgétaires dans les transports publics.

M. Bayet évoque également la crainte de fermetures de points d'arrêt ou de gares, ce qui nuirait gravement à l'accessibilité, en particulier dans les zones rurales wallonnes. Il dénonce la remise en cause des droits et du statut des travailleurs, notamment en matière de pension, alors même que le secteur souffre d'un manque criant de personnel et de difficultés de recrutement.

Enfin, il regrette l'absence de mesures concrètes pour favoriser un véritable changement de mobilité, que ce soit en matière de transports publics ou de mobilité douce, alors que les enjeux climatiques n'ont jamais été aussi pressants.

Cette "troisième" lecture de la politique générale ne permet pas de lever les inquiétudes, mais les confirme, voire en crée de nouvelles. Au manque d'ambition et à la volonté affirmée de faire des économies, se rajoute maintenant un flou total.

L'année 2025 semble être consacrée à des études, des évaluations, des audits, des groupes de travail, des conférences interministérielles, des concertations et des analyses. M. Bayet y voit une stratégie permettant au ministre de traverser l'année dans une relative tranquillité, mais met en garde contre un retour de bâton. Il redoute

om discreet zaken door te duwen, zonder het Parlement te informeren over de op stapel staande beslissingen.

De spreker kondigt aan dat hij zich zal concentreren op enkele concrete punten en betreurt dat hij niet verder kan ingaan op onderwerpen als het mobiliteitsbudget of de belastingverlagingen. Hij vindt het jammer dat er niets gepland is voor 2025 en dat alles wordt uitgesteld, en hoopt dat de resultaten geen jaren op zich zullen laten wachten.

De eerste vraag van de spreker betreft de kosten van al die studies. Hij verwijst naar de talrijke verwijzingen in het betoog van de minister naar het lanceren van studies, evaluaties of strategische reflecties. Waar passen die uitgaven in het budget?

De tweede vraag van het lid betreft de noodzaak van die studies. De spreker zegt niet tegen analyses als zodanig te zijn, maar vraagt zich af waar het de minister aan ontbreekt om stappen vooruit te zetten. Hij herinnert eraan dat de voorganger van de minister al tal van initiatieven had gelanceerd. Welke informatie heeft de minister nog nodig, ondanks de vele studies die de voorbije jaren al zijn uitgevoerd? Het lid waarschuwt voor het risico van langdurige vertragingen en onnodige uitgaven, die het imago van de minister in de sector zouden kunnen schaden.

Vervolgens gaat de heer Bayet dieper in op de schaarse fragmenten uit de beleidsnota waarin niet wordt verwezen naar studies, evaluaties of interministeriële werkgroepen.

Ter inleiding van het thema openbaar vervoer wijst hij erop dat het een pendelaar er vooral om te doen is dat hij de trein vlak bij huis kan nemen, dat treinen stipt rijden en dat de infrastructuur in nette staat is. De besparingen bij de NMBS zijn afgeklopt: 50 miljoen euro dit jaar en een gecumuleerde bezuiniging van 700 miljoen euro tegen het einde van deze legislatuur. De minister heeft naar eigen zeggen een concreet voorstel uitgewerkt om overheidsbedrijven in staat te stellen de nodige maatregelen te nemen. Welke maatregelen zijn dat dan? De inhoud van dat voorstel, dat reeds is voorgelegd aan de bedrijven, moet nog worden meegedeeld aan het Parlement. Pendelaars, werknemers en parlementsleden hebben het recht te weten wat dat voorstel behelst.

Zal de pendelaar verder moeten rijden met de auto om de trein te kunnen nemen? Zullen er lijnen of treindiensten worden geschrapt? Zal de stiptheidsgraad nog wat worden teruggeschoefd? Zal het onderhoud van het materieel eronder lijden? De vaagheid blijft, ook voor de leden van de meerderheid die dezelfde bezorgdheden hebben geuit.

que cette méthode ne serve à avancer discrètement, sans informer le Parlement des décisions à venir.

L'intervenant annonce qu'il se concentrera sur quelques éléments concrets, regrettant de ne pas pouvoir aller plus loin sur des sujets comme le budget mobilité ou les réductions fiscales. Il déplore que rien ne soit prévu pour 2025 et que tout soit reporté à plus tard, espérant que ce ne sera pas dans plusieurs années.

Sa première question porte sur le coût de toutes ces études. Il évoque les nombreuses occurrences dans le discours du ministre où il est question de lancer des études, des évaluations ou des réflexions stratégiques. Où se trouvent ces dépenses dans le budget?

Sa deuxième question concerne la nécessité même de ces études. Il affirme ne pas être opposé à l'analyse en tant que telle, mais s'interroge sur ce qui manque au ministre pour avancer. Il rappelle que le prédécesseur du ministre avait déjà lancé de nombreuses initiatives. Quels sont les éléments qui manquent encore au ministre, malgré les nombreuses études déjà menées ces dernières années? Il met en garde contre le risque de retards prolongés et de dépenses inutiles, qui pourraient nuire à l'image du ministre dans ce secteur.

M. Bayet aborde ensuite les rares éléments de la note qui ne renvoient pas à des études, des évaluations ou des groupes de travail interministériels.

Pour entamer le thème des transports publics, il rappelle qu'un navetteur souhaite pouvoir prendre le train à proximité de chez lui, dans des conditions de ponctualité et de propreté acceptables. Les économies imposées à la SNCB sont confirmées: 50 millions d'euros, cumulés jusqu'à atteindre près de 700 millions d'euros d'ici la fin de la législature. Le ministre a déclaré avoir formulé une proposition concrète pour permettre aux entreprises publiques de prendre les mesures nécessaires. Quelles sont ces mesures? Le contenu de cette proposition, déjà transmis aux entreprises, doit pouvoir être communiqué au Parlement. Les navetteurs, les travailleurs et les parlementaires ont le droit de savoir.

Les navetteurs devront-ils parcourir plus de kilomètres en voiture pour accéder au train? Des lignes ou des trains seront-ils supprimés? La ponctualité sera-t-elle encore revue à la baisse? L'entretien du matériel sera-t-il affecté? Le flou persiste, y compris pour certains membres de la majorité qui ont exprimé les mêmes préoccupations.

De minister zegt dat vrij verkeer een grondrecht is. De heer Bayet deelt die overtuiging, maar verwijst tevens naar een andere uitspraak van de minister: bijna een op de vijf Belgen verkeert in een onzekere mobiliteitssituatie bij gebrek aan financiële, technologische of fysieke middelen. De minister beweert te streven naar inclusieve mobiliteit. Hoe kan dat streefdoel worden waargemaakt en met welke middelen?

Bezuinigingen, moeilijkheden om nieuwe mensen te vinden, aanhoudende stakingen, het zijn stuk voor stuk vaststellingen die tegenspreken dat de sector normaal functioneert. Het blijft wachten op concrete uitleg.

De tariefstructuur van de NMBS zou worden vernieuwd. Wil dat zeggen dat de prijzen zullen dalen? Als ze daarentegen stijgen, op welke manier verbetert de toegankelijkheid dan? Welke concrete maatregelen staan er op stapel om de huishoudens ertoe aan te zetten vaker het openbaar vervoer te nemen? Vervolgens gaat de heer Bayet dieper in op ETS2 en op de ambitie om een taxshift op energieproducten door te voeren. Hij hamert op de sociale facetten van die maatregelen. Een zoveelste prijsstijging voor de gebruikers is uit den boze.

Het sluiten van lijnen en haltes zal de mobiliteitsonzekerheid alleen maar doen toenemen. De minister heeft aan de NMBS gevraagd om sluitingen voor te stellen op basis van in het openbaredienstcontract vastgelegde criteria. Hoe staat het daarmee? Om welke stations en lijnen gaat het?

De minister heeft toegegeven dat er sluitingen zullen volgen. De heer Bayet vraagt zich af wat de gevolgen zullen zijn voor landelijke regio's. Zal in Wallonië buiten de grote steden het vervoersaanbod fors worden ingeperkt? Wallonië, Vlaanderen en Brussel hebben een sterk uiteenlopende geografische context. Met die verschillen moet rekening worden gehouden.

De heer Bayet gaat in op de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met beperkte mobiliteit. Tegen het einde van het jaar zouden 132 stations die betrokkenen autonome toegang moeten bieden. Dat zou een verbetering betekenen ten opzichte van 2024. De assistentieverlening in de stations zal worden uitgebreid en geoptimaliseerd, met een evenwichtige geografische spreiding. Wat behelzen de concrete details van die verbintenissen? Welke specifieke doelstellingen worden nagestreefd? De toegang tot vervoer blijft een enorme hindernis voor personen met een beperkte mobiliteit: zij moeten vooraf reserveren, het levert stress op, in sommige stations weigert men assistentie te verlenen, men wordt naar andere opstapplaatsen gestuurd enzovoort. Welke oplossingen worden in uitzicht gesteld om de toegang tot

Le ministre affirme que se déplacer librement est un droit fondamental. M. Bayet partage cette conviction, mais rappelle également une autre déclaration du ministre: près d'un Belge sur cinq se trouve en situation de précarité en matière de mobilité, faute de moyens financiers, technologiques ou physiques. Une mobilité inclusive est annoncée. Comment y parvenir, et avec quels moyens?

Les réductions budgétaires, les difficultés de recrutement, les grèves à répétition: autant de réalités qui contredisent l'idée d'un fonctionnement normal du secteur. Des explications concrètes sont attendues.

Une nouvelle grille tarifaire à la SNCB est évoquée. Cela signifie-t-il une baisse des tarifs? Si les prix augmentent, en quoi cela améliorerait-il l'accessibilité? Quelles mesures concrètes sont prévues pour inciter les ménages à utiliser davantage les transports publics? M. Bayet évoque l'ETS2 et la volonté d'un tax shift sur les produits énergétiques. Il insiste sur la dimension sociale de ces mesures. L'objectif ne peut pas être une nouvelle hausse des coûts pour les usagers.

La fermeture de lignes ou de points d'arrêt ne va que renforcer la précarité en termes de mobilité. Le ministre a demandé à la SNCB de proposer des fermetures sur la base de critères définis dans le contrat de service public. Où en est ce processus? Quelles gares, quelles lignes sont concernées?

Le ministre a reconnu que des fermetures sont envisagées. Le député s'interroge sur les conséquences pour les zones rurales. La Wallonie, en dehors des grandes villes, doit-elle s'attendre à une forte diminution de l'offre? La géographie des territoires varie fortement entre la Wallonie, la Flandre et Bruxelles. Ces différences doivent être prises en compte.

M. Bayet revient sur la question de l'accessibilité des transports publics pour les personnes à mobilité réduite. Le nombre de gares accessibles de manière autonome devrait atteindre 132 d'ici la fin de l'année, soit une progression par rapport à 2024. L'assistance en gare sera développée et optimisée, avec une répartition géographique équilibrée. Mais quels sont les détails concrets de ces engagements? Quels objectifs précis sont poursuivis? L'accès aux transports reste un parcours du combattant pour les personnes à mobilité réduite: nécessité de réserver à l'avance, stress, refus d'assistance dans certaines gares, redirections vers d'autres points d'embarquement. Quelles solutions seront mises en place pour garantir l'accès aux trains via des rampes? Pourquoi ces aménagements sont-ils

de trein via een hellend vlak garanderen? Waarom zijn dergelijke hulpmiddelen nog steeds zo weinig zichtbaar in projecten ter modernisering van stations?

Vanuit technologisch oogpunt zou een ticket tegen een correcte prijs, dat gemakkelijk verkrijgbaar is en geldt bij verschillende operatoren, een grote stap vooruit betekenen. De woorden “loket” en “cash” komen echter niet voor in de beleidsnota. Betekent zulks dat er geen maatregelen zullen worden genomen om de sluiting van loketten te voorkomen of contante betalingen te garanderen? Mobiliteit is een recht. Eenieder moet toegang hebben tot vervoer zonder te worden gedwongen digitale hulpmiddelen te gebruiken. De digitale kloof, de risico's op hacking, met name bij ouderen, en prijsdiscriminatie als gevolg van het al dan niet gebruiken van digitale technologie moeten ernstig worden genomen. Welke concrete voorstellen zullen worden gedaan om daaraan tegemoet te komen? Nauwere samenwerking op het gebied van ticketing en tarifiering wordt aangekondigd. Wanneer zal eindelijk een ticket voor alle vormen van openbaar vervoer worden voorgesteld? Hebben er al vergaderingen plaatsgevonden? Werd een tijdspad opgesteld?

Het personeel is essentieel voor de goede werking van het openbaar vervoer. Om het gebruik van de trein aan te moedigen, is voldoende, goed opgeleid en gerespecteerd personeel nodig. De talloze recente stakingen getuigen van een diepgewortelde malaise, gevoed door de aanvallen op de rechten van de werknemers. Een voorakkoord werd aangekondigd, waarbij het behoud van de verworven rechten wordt gegarandeerd. Moeten we de regering daar echt voor bedanken? Verworven rechten zijn geen gunst, maar een democratische grondslag. Het bereiken van een voorakkoord werd bekendgemaakt. Thans komt het erop aan een en ander uitvoerig te bekijken. De sociale partners hebben onlangs een mogelijk akkoord bereikt. Er is dus geen enkele reden meer om het Parlement niet in te lichten.

Hoe luidt de visie van de minister inzake de toekomst van HR Rail? Wat zullen de gevolgen zijn van de overdracht van verantwoordelijkheden tussen HR Rail, de NMBS en Infrabel? Welke nadere regels worden in uitzicht gesteld op het stuk van indienstneming, selectie en loopbaanbeheer? Wat betekent het voornemen om het statuut te “moderniseren”? Betekent zulks het statuut afschaffen, ten voordele van een stelsel met arbeidsovereenkomsten? Of wordt het bestaand statuut aangepast? Zo ja, wat behelst die modernisering dan? Hoeveel indienstnemingen worden dit jaar bij de NMBS

encore si peu visibles dans les projets de modernisation des gares?

Sur le plan technologique, un billet à prix correct, facilement accessible et valable chez différents opérateurs serait une avancée majeure. Pourtant, les mots “guichet” et “cash” sont absents de la note. Cela signifie-t-il qu'aucune mesure n'est prévue pour empêcher la suppression des guichets ou garantir le paiement en espèces? La mobilité est un droit. Chacun doit pouvoir accéder aux transports sans être contraint d'utiliser des outils numériques. La fracture numérique, les risques de piratage, notamment pour les personnes âgées, et la discrimination tarifaire liée à l'usage du digital doivent être pris au sérieux. Quelles propositions concrètes seront formulées pour y répondre? Le renforcement de la coopération en matière de billetterie et de tarification est annoncé. Quand un billet unique pour tous les transports publics sera-t-il proposé? Des réunions ont-elles déjà eu lieu? Un calendrier est-il fixé?

Le personnel constitue un pilier essentiel du bon fonctionnement des transports publics. Pour renforcer l'usage du train, il faut du personnel en nombre suffisant, bien formé et respecté. Les nombreuses grèves récentes témoignent d'un malaise profond, alimenté par les attaques contre les droits des travailleurs. Un préaccord a été annoncé, garantissant le maintien des droits acquis. Faut-il vraiment remercier le gouvernement pour cela? Les droits acquis ne sont pas une faveur, mais un fondement démocratique. Puisque ce préaccord a été rendu public, il doit désormais être détaillé. Les partenaires sociaux viennent de marquer un accord potentiel. Il n'y a donc plus aucune raison de ne pas informer le Parlement.

Quelle est la vision du ministre pour l'avenir de HR Rail? Quelles seront les conséquences du transfert de compétences entre HR Rail, la SNCB et Infrabel? Quelles modalités sont prévues en matière de recrutement, de sélection, de gestion des carrières? Que signifie la volonté de “moderniser le statut”? S'agit-il d'une suppression du statut au profit d'un régime contractuel? Ou bien d'une adaptation du statut existant? Et dans ce cas, en quoi consistera cette modernisation? Combien de recrutements sont prévus cette année à la SNCB et chez Infrabel? Comment seront réalisées les économies

en Infrabel in uitzicht gesteld? Hoe zullen de vereiste besparingen ten belope van 657 miljoen euro in de sector in de loop van deze legislatuur worden verwezenlijkt? Op welke begrotingsposten zullen besparingen worden doorgevoerd?

De minister geeft duidelijk blijk van het voornemen om België voor te bereiden op de liberalisering van het spoorvervoer, met name door zich ertoe te verbinden een precies tijdspad op te stellen voor de hervormingen die moeten worden doorgevoerd. Zo worden onder meer een modernisering van het humanresourcesbeheer en een harmonisering van het sociaal overleg beoogd. Wat behelst dat echter allemaal? De ervaring leert dat dergelijke hervormingen bijna systematisch leiden tot minder rechten voor de werknemers, een grotere flexibilisering van het werk en een marginalisering van de rol van de vakbonden. De werknemers mogen niet worden gebruikt als pasmunt binnen de begroting van het openbaar vervoer. Op termijn zullen ook de gebruikers daar de prijs voor betalen: een minder goed onderhouden netwerk, minder treinen, minder betrouwbaarheid.

De beoogde pensioenmaatregelen zijn een bron van grote zorgen: de pensioenleeftijd wordt verhoogd, de berekeningsmethode wordt minder gunstig en de preferentiële loopbaanbreuken worden afgeschaft. Uiteraard is ter zake de minister van Pensioenen bevoegd, maar hij kan niet de enige verantwoordelijke zijn. Hoe luidt het standpunt van de minister van Mobiliteit inzake dit dossier? Zal hij aan de kant van de werknemers staan of niet? Terugkomen op verworven rechten betekent een onaanvaardbare contractbreuk.

Inzake het gebruik van actieve vervoerswijzen stelt de minister dat hij lopen en fietsen zal bevorderen. Afgezien van de evaluatie van twee projectoproepen van de FOD Mobiliteit en enkele algemene opmerkingen over de combinatie fiets-trein, worden echter geen concrete toezeggingen gedaan. Vanwaar dat gebrek aan ambitie? Wat beoogt men concreet ten uitvoer te leggen om de combinatie fiets-trein aan te moedigen?

Dezelfde opmerking geldt inzake het goederenvervoer per spoor. Beoogd wordt de per spoor vervoerde goederen tegen 2030 te verdubbelen, maar er wordt geen enkele concrete maatregel voorgelegd om zulks te verwezenlijken. Er wordt gewag gemaakt van een raadgevend comité, een evaluatieverslag, werkgroepen, Europese samenwerking enzovoort, maar daar is niets tastbaars bij. Hoe luidt de strategie om die doelstelling te bereiken? Welk beleid zal worden gevoerd? Welke concrete acties zullen worden ondernomen? Waarin verschilt het huidige beleid tot slot van dat van de vorige minister? Waar zal meer dan wel minder op worden ingezet? Dat is thans helemaal niet duidelijk.

de 657 millions d'euros exigées du secteur durant la législature? Quels postes budgétaires seront concernés?

Le ministre affiche une volonté claire de préparer la Belgique à la libéralisation du transport ferroviaire, notamment en s'engageant à fournir un calendrier précis des réformes à entreprendre. Parmi celles-ci figurent la modernisation de la gestion des ressources humaines et l'harmonisation de la concertation sociale. Mais que recouvrent concrètement ces termes? L'expérience montre que ce type de réformes conduit presque systématiquement à une réduction des droits des travailleurs, à une flexibilisation accrue du travail et à une marginalisation du rôle des syndicats. Les travailleurs ne peuvent pas devenir la variable d'ajustement budgétaire des transports publics. À terme, ce sont aussi les usagers qui en paieront le prix: réseau moins entretenu, moins de trains, moins de fiabilité.

Les mesures prévues en matière de pension suscitent une vive inquiétude: recul de l'âge de départ, mode de calcul moins favorable, suppression des tantièmes préférentiels. Le ministre des Pensions est certes compétent, mais il ne peut être le seul responsable. Quelle est la position du ministre de la Mobilité sur ce dossier? Soutiendra-t-il, oui ou non, les travailleurs? Revenir sur des droits acquis constitue une rupture de contrat inacceptable.

Sur la promotion des modes actifs, le ministre affirme accorder une attention particulière au vélo et à la marche. Pourtant, au-delà de l'évaluation de deux appels à projets du SPF Mobilité et de quelques généralités sur la combinaison vélo-trein, aucun engagement concret n'est formulé. Pourquoi ce manque d'ambition? Que sera-t-il mis en œuvre concrètement pour encourager l'usage du vélo en lien avec le train?

Même constat pour le transport de marchandises par rail. L'objectif de doubler le volume transporté d'ici 2030 est confirmé, mais aucune mesure concrète n'est présentée pour y parvenir. Il est question d'un comité consultatif, d'un rapport d'évaluation, de groupes de travail, de coopération européenne... mais rien de tangible. Quelle est la stratégie pour atteindre cet objectif? Quelles politiques seront mises en place? Quelles actions concrètes seront engagées? Enfin, en quoi la politique actuelle se distingue-t-elle de celle du prédécesseur du ministre? Qu'est-ce qui sera fait en plus, ou en moins? À ce stade, aucune réponse claire n'est apportée.

De heer Bayet heeft het vervolgens over de luchtvaart en over de geluidshinder die luchthavenactiviteiten met zich brengen. De gezondheid van veel gezinnen lijdt nog steeds onder het lawaai en de Belgische Staat blijft maar dwangsommen betalen. Het is kortom een kafkaïaanse situatie. Er wordt voor dit jaar een nieuwe werkgroep aangekondigd, die een nieuwe wet voor luchtverkeersprocedures en -routes moet uitwerken. Maar waarom een zoveelste werkgroep in het leven roepen? Tijdens de vorige zittingsperiode zijn er al doorbraken tot stand gebracht. Waarom bouwt de minister niet verder op die verworvenheden? Welke methode wordt overwogen om een aanpak te waarborgen die het evenwicht bewaakt tussen economische noodwendigheden en de volksgezondheid? Wat is de precieze agenda van de voormelde werkzaamheden? Wie zal aan de werkgroep deelnemen? Wanneer zullen de eerste analyses beschikbaar zijn? En vooral, wanneer mogen de burgers een concrete verbetering van hun situatie verwachten?

Wat de vluchten boven Brussel betreft, worden een herziening van de regelgeving over geluidsniveaus evenals samenwerking met skeyes op het vlak van windnormen aangekondigd. Ook die intenties werden in het verleden al geformuleerd. Waarom dan die studies overdoen? Op welke experts zal daarbij een beroep worden gedaan? Zullen hun conclusies de reeds vastgestelde conclusies tegenspreken? Tegen wanneer worden er concrete beslissingen verwacht?

Er wordt ook duidelijkheid gevraagd over de transitie naar het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen. Welke strategie zal de minister hanteren ter ondersteuning van die transitie? Welke concrete maatregelen zullen worden genomen om het gebruik van alternatieve brandstoffen aan te moedigen? Hoe wordt tegen een mogelijke belasting op fossiele brandstoffen in de luchtvaart aangekeken?

De digitalisering van de diensten van het directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid geeft aanleiding tot bezorgdheid. Hoe waarborgt de minister dat de diensten fysiek toegankelijk blijven voor mensen die moeite hebben met het gebruik van digitale hulpmiddelen? Door de snelle digitalisering van veel diensten neemt het risico op piraterij en fraude toe. De ervaring leert dat die processen worden geacht tijd te besparen, maar in feite aanzienlijke extra kosten met zich kunnen brengen. Hoe wil de minister digitale modernisering en inclusie met elkaar verzoenen? Welke waarborgen worden gegeven aan de burgers die geen gebruik van digitale hulpmiddelen willen of kunnen maken? Welke concrete instrumenten zullen worden ingezet om een fysieke toegang tot de openbare diensten te behouden?

M. Bayet aborde ensuite la question de l'aviation et des nuisances sonores liées aux activités aéroportuaires. De nombreuses familles subissent encore aujourd'hui les conséquences du bruit sur leur santé, tandis que l'État belge continue de payer des astreintes. Une situation qualifiée de kafkaïenne. Un nouveau groupe de travail est annoncé pour cette année, en vue d'élaborer une nouvelle loi encadrant les procédures et les routes aériennes. Mais pourquoi encore un groupe de travail? Des avancées avaient déjà été réalisées sous la précédente législature. Pourquoi ne pas s'appuyer sur ces acquis? Quelle est la méthode envisagée pour garantir une approche équilibrée entre les impératifs économiques et la santé publique? Quel est l'agenda précis de ces travaux? Qui en fera partie? Quand les premières analyses seront-elles rendues? Et surtout, quand les citoyens pourront-ils espérer une amélioration concrète de leur situation?

Concernant le survol de Bruxelles, une révision de la réglementation sur les niveaux de bruit est annoncée, ainsi qu'une collaboration avec skeyes sur les normes de vent. Là encore, ces intentions avaient déjà été formulées par le passé. Pourquoi recommencer des études? Quels experts seront sollicités? Leurs conclusions viendront-elles contredire celles déjà établies? À quel horizon les décisions concrètes seront-elles prises?

Une clarification est également demandée sur la transition vers des carburants aéronautiques durables. Quelle est la stratégie du ministre pour soutenir cette transition? Quelles mesures concrètes seront mises en place pour encourager l'usage de carburants alternatifs? Quelle position est défendue concernant une éventuelle taxe sur les combustibles fossiles dans l'aviation?

La digitalisation des services de la Direction générale du Transport routier et de la Sécurité routière soulève des préoccupations. Comment garantir l'accessibilité physique des services pour les personnes en difficulté avec les outils numériques? La numérisation rapide de nombreux services ouvre la porte à des risques accrus de piratage et de fraude. L'expérience montre que ces processus, censés faire gagner du temps, peuvent au contraire générer des coûts supplémentaires importants. Comment le ministre entend-il concilier modernisation numérique et inclusion? Quelles garanties seront apportées aux citoyens qui ne souhaitent pas ou ne peuvent pas utiliser les outils digitaux? Quels dispositifs concrets seront mis en place pour maintenir un accès physique aux services publics?

Verkeersveiligheid is een onderwerp dat alle fracties na aan het hart ligt. Het opzetten van een databank van recidivisten, de strijd tegen rijden onder invloed, het opsporen van verstrooidheid achter het stuur en de controle op het dragen van de veiligheidsgordel zijn maatregelen die worden toegejuicht. Hoe zal een en ander evenwel concreet worden waargemaakt? Met welke middelen? Heeft de minister duidelijke toezeggingen van de regering gekregen dat er extra middelen aan de politie en aan justitie zullen worden toegekend om de controles op te voeren of blijft het bij een intentieverklaring?

De budgetten doen geen significante stijging van de middelen vermoeden. Is dat een foute interpretatie of de begrotingsrealiteit? In veel grote steden staan de politiekorpsen al onder druk. De weinige agenten die niet langer bij de kerncentrales worden ingezet, zullen niet volstaan om aan de behoeften te voldoen. De vraag is dus eenvoudig: werd er extra personeel en geld toegekend om dat veiligheidsbeleid ten uitvoer te leggen?

Veiligheid is ook een zorg voor het NMBS-personeel, dat regelmatig met agressie wordt geconfronteerd. Er wordt voor 2025 een hervorming aangekondigd, met het oog op het bundelen van de veiligheidsbevoegdheden, die momenteel over verschillende departementen verspreid zijn. Er worden verduidelijkingen gevraagd over het betrekken van Securail bij dat traject. Hoe ziet de toekomst van Securail eruit? Blijft die instantie onder de vleugels van de NMBS opereren? Welke banden zullen met de politie worden aangegaan? Staan er extra aanwervingen gepland?

De beveiliging van de stations, en van Brussel-Zuid in het bijzonder, wordt eveneens vermeld. Dat internationale station is sinds de brexit een echte grens geworden. Welke concrete acties staan gepland ter verbetering van de situatie? Welke toezeggingen heeft de minister van Binnenlandse Zaken gedaan inzake het ondersteunen van die beveiliging?

Er wordt melding gemaakt van de mogelijkheid om het Securail-personeel met bodycams uit te rusten. Hoever staan de besprekingen met de vakbonden ter zake? Is het overleg reeds opgestart? Welke lessen werden uit soortgelijke ervaringen bij de politie getrokken?

Tot slot wordt een vraag gesteld over de “bestelling van de eeuw” van de NMBS. Zou het geen goed idee zijn om nauwer samen te werken met bedrijven die in België gevestigd zijn, zoals bij Defensie is gebeurd? Dat zou de lokale werkgelegenheid ten goede komen, beter beantwoorden aan de behoeften van de NMBS en de weg vrijmaken voor de modernisering van de spoorwegen.

La sécurité routière est un sujet qui passionne l'ensemble des groupes. Le développement d'une base de données des récidivistes, le renforcement de la lutte contre la conduite sous influence, la distraction au volant ou encore le non-port de la ceinture de sécurité sont salués. Mais comment seront-ils concrètement atteints? Et avec quels moyens? Le ministre a-t-il obtenu des engagements clairs du gouvernement pour allouer des ressources supplémentaires à la police et à la justice afin de renforcer les contrôles? Ou s'agit-il simplement d'une déclaration d'intention?

Les budgets ne semblent pas refléter une augmentation significative. Est-ce une erreur d'interprétation ou une réalité budgétaire? Les forces de police sont déjà sous pression dans de nombreuses grandes villes. Ce ne sont pas les quelques agents libérés des centrales nucléaires qui suffiront à répondre aux besoins. La question est donc simple: des moyens humains et financiers supplémentaires ont-ils été validés pour mettre en œuvre ces politiques de sécurité?

La sécurité concerne aussi le personnel de la SNCB, régulièrement confronté à des agressions. Une réforme est annoncée pour 2025, visant à regrouper les compétences en matière de sécurité, actuellement dispersées entre plusieurs départements. Des précisions sont demandées sur l'intégration de Securail dans ce processus. Quel sera son avenir? Restera-t-il sous la tutelle du chemin de fer? Quels liens seront établis avec la police? Des recrutements supplémentaires sont-ils prévus?

La sécurisation des gares, en particulier celle du Midi, est également évoquée. Cette gare internationale est devenue une véritable frontière depuis le *Brexit*. Quelles actions concrètes sont prévues pour améliorer la situation? Quels engagements ont été pris par le ministre de l'Intérieur pour soutenir cette sécurisation?

La possibilité d'équiper le personnel de Securail de bodycams est mentionnée. Où en sont les discussions avec les syndicats? Une concertation a-t-elle été entamée? Quelles leçons ont été tirées des expériences similaires menées dans la police?

Enfin, une question est posée sur la “commande du siècle” de la SNCB. Ne serait-il pas pertinent, à l'instar de ce qui a été fait à la Défense, de collaborer davantage avec des entreprises installées en Belgique? Cela permettrait de soutenir l'emploi local, de répondre plus efficacement aux besoins de la SNCB et de préparer la modernisation du rail.

Tot slot richt de heer Bayet een woord van erkenning tot de minister vanwege diens standpunt over de dramatische situatie in de Gazastrook. Hij spreekt de hoop uit dat de minister als locomotief zal fungeren voor de Belgische spoorwegen, maar ook voor de bevordering van de humanistische waarden in die regio.

Mevrouw Farah Jacquet (PVDA-PTB) stelt dat ze sommige maatregelen kan onderschrijven, maar vindt dat de aanvallen van de regering op de werknemers en de gebruikers absoluut aan de kaak moeten worden gesteld. De woede zit diep en is terecht, zoals blijkt uit het aantal stakingsdagen dat dit jaar al werd geregistreerd: 23 dagen, het hoogste aantal sinds 2016, maar dan op slechts enkele maanden.

Het spoorwegpersoneel wordt rechtstreeks getroffen. De geleidelijke ontmanteling van de spoorwegmaatschappijen gaat voort, ook al is het nut van een eengemaakte onderneming aangetoond. Het statuut wordt ter discussie gesteld, hoewel het loongelijkheid tussen mannen en vrouwen garandeert, het personeelsverloop beperkt en het behoud van expertise mogelijk maakt. De loopbanen worden langer en wie voor de wettelijke pensioenleeftijd vertrekt, dreigt tot 25 % van zijn pensioen te verliezen. Daar komen nog nieuwe berekeningsregels bij die zullen leiden tot het verlies van honderden euro's per maand, in een tijd waarin veel ouderen het al moeilijk hebben om een plaats in een woonzorgcentrum te financieren.

De gebruikers worden evenmin gespaard. Hun stations dreigen te worden gesloten, de ticketprijzen zijn nog steeds veel te hoog en ze hebben moeilijkheden om toegang te krijgen tot de parkings, die vaak onbetaalbaar zijn.

Mevrouw Jacquet stelt de minister vervolgens vragen over meerdere punten. Inzake de 50 miljoen euro besparingen die voor 2025 gepland zijn, wordt aangegeven dat 41 miljoen afkomstig zal zijn van de aanpassing van de vaste exploitatiecompensatie, en dat de resterende 9 miljoen zal worden verdeeld tussen de NMBS en Infrabel. Hoe zal die 9 miljoen concreet worden toegepast? Tot welke maatregelen is al beslist? En hoe zullen de besparingen van honderden miljoenen euro's de komende jaren worden gerealiseerd? Welke mogelijkheden liggen er al op tafel?

De minister stelt dat hij de financiële transparantie van de subsidies aan de NMBS en Infrabel wil opkrikken. Maar hoe zit het met de consultancykosten? De met multinationals zoals McKinsey gesloten contracten vertegenwoordigen aanzienlijke bedragen. Waarom wordt daarover in de beleidsnota met geen woord gerept? Zijn er instructies gegeven om die uitgaven te beperken? Zo ja, in welke mate?

En conclusion, M. Bayet adresse un mot au ministre pour saluer sa prise de position sur la situation dramatique dans la bande de Gaza. Il exprime l'espoir que le ministre puisse devenir une locomotive, non seulement pour le rail belge, mais aussi pour faire avancer les valeurs humanistes dans cette région.

Mme Farah Jacquet (PVDA-PTB) rappelle que, si certaines mesures peuvent être soutenues, les attaques du gouvernement contre les travailleurs et les usagers ne peuvent qu'être dénoncées. La colère est profonde et légitime, comme en témoigne le nombre de jours de grève déjà enregistrés cette année: 23 jours, un record annuel depuis 2016, mais concentrés sur quelques mois seulement.

Les travailleurs du rail sont directement touchés. Le démantèlement progressif des sociétés ferroviaires se poursuit, alors même que l'utilité d'une entreprise unifiée a été démontrée. Le statut est remis en cause, alors qu'il garantit l'égalité salariale entre hommes et femmes, limite la rotation du personnel et permet de maintenir l'expertise. Les carrières s'allongent, et ceux qui partent avant l'âge légal risquent de perdre jusqu'à 25 % de leur pension. À cela s'ajoutent de nouvelles règles de calcul qui entraîneront des pertes de plusieurs centaines d'euros par mois, dans un contexte où de nombreuses personnes âgées peinent déjà à financer une place en maison de repos.

Les usagers ne sont pas épargnés non plus. Ils risquent de voir leur gare fermer, continuent de faire face à des prix de billets trop élevés, et rencontrent des difficultés d'accès aux parkings, souvent inabordables.

Mme Jacquet interroge ensuite le ministre sur plusieurs points. Concernant les 50 millions d'euros d'économies prévus pour 2025, il est indiqué que 41 millions proviendront de l'adaptation de la compensation fixe d'exploitation, et que les 9 millions restants seront répartis entre la SNCB et Infrabel. Comment ces 9 millions seront-ils concrètement appliqués sur le terrain? Quelles mesures ont déjà été décidées? Et pour les années suivantes, comment seront réalisées les économies de plusieurs centaines de millions d'euros? Quelles pistes sont déjà sur la table?

Le ministre affirme vouloir renforcer la transparence financière des subventions accordées à la SNCB et à Infrabel. Mais qu'en est-il des frais de consultance? Les contrats conclus avec des multinationales comme McKinsey représentent des montants considérables. Pourquoi ce sujet est-il absent de la note? Des consignes ont-elles été données pour limiter ces dépenses? Et si oui, dans quelle proportion?

Wat de liberalisering betreft, is het standpunt van de PVDA-PTB-fractie duidelijk: de aansturing toevertrouwen aan private operatoren werkt niet. De gevolgen zijn bekend: achteruitgang van de arbeidsomstandigheden, lagere lonen, prijsstijgingen voor de gebruikers en een sterke daling van de stiptheid. Lineas of het Verenigd Koninkrijk zijn sprekende voorbeelden: miljoenen euro's staatssteun voor falende diensten. Het huidige beleid loopt al vooruit op de liberalisering die gepland staat voor 2032: het statuut wordt ter discussie gesteld, het sociaal overleg wordt herzien en de sociale rechten worden afgezwakt. Die *race to the bottom* is een waarschuwing. Welk samenlevingsmodel willen we? Onzekere en flexibele banen of stabiele loopbanen, die mensen in staat stellen een toekomst op te bouwen en toegang te krijgen tot een fatsoenlijk pensioen?

De minister wil tijdens stakingen een alternatieve treindienst invoeren. Hoe staat het met die plannen? Er werd ook een verzoek aan HR Rail gericht om zich te verzetten tegen zogenaamd onrechtmatige stakingen. Wat betekent dat begrip? Wat is de definitie van misbruik van het stakingsrecht?

Alternatieve verloningsvormen die door de spoorweg-directies worden opgelegd, zouden niet voldoen aan de sociale wetgeving. De minister had aangegeven dat hij de beslissing van de Raad van State daarover nog niet heeft gelezen. Is dat nu wel gebeurd? Wat is zijn reactie? Welke maatregelen zullen er worden genomen met het oog op het toenemend aantal rechtszaken en uitspraken in het voordeel van de werknemers? Wordt een onderzoek overwogen? Wat wordt er gedaan om een einde te maken aan die onwettige praktijken, terwijl meer hr-bevoegdheden aan de NMBS en Infrabel moeten worden toegekend?

Wat het goederenvervoer betreft, acht de spreker de huidige logica ondoeltreffend. Vijftien jaar na de privatisering van de met goederenvervoer belaste dochteronderneming van de NMBS stagneren of dalen de volumes. Het huidige niveau is het laagste sinds 2017. Vrije concurrentie is synoniem met chaos, zonder planning of visie. De Staat blijft private operatoren subsidiëren, waarbij de verliezen de samenleving worden toegeschoven en de winsten worden geprivatiseerd. De beleidsnota gaat mee in dat systeem door het voornemen om nieuwe financieringsbronnen te zoeken teneinde de bedrijven in kwestie te ondersteunen.

Er wordt een audit aangekondigd over de scherpe stijging van de kosten van het GEN. Hoeveel staat het daarmee? Wanneer zal die audit beschikbaar zijn?

De hoge kosten van de parkings rond de stations belemmert het gebruik van de trein. Hoe kunnen de

Sur la libéralisation, la position du groupe PVDA-PTB est claire: confier les commandes à des opérateurs privés ne fonctionne pas. Les conséquences sont connues: dégradation des conditions de travail, baisse des salaires, hausse des prix pour les usagers, chute de la ponctualité. L'exemple de Lineas ou du Royaume-Uni est cité: des millions d'euros d'aides publiques pour des services défaillants. La politique actuelle anticipe déjà la libéralisation prévue pour 2032: remise en cause du statut, révision de la concertation sociale, affaiblissement des droits sociaux. Ce nivellement par le bas est une alerte. Quel modèle de société veut-on? Des emplois précaires et flexibles, ou des carrières stables, permettant de construire un avenir et d'accéder à une pension digne?

Le ministre annonce vouloir instaurer un service alternatif en cas de grève. Où en est ce projet? Une demande a également été adressée à HR Rail pour s'opposer aux grèves dites "abusives". Que recouvre cette notion? Quelle est la définition d'un "usage abusif du droit de grève"?

Des formes de rémunération alternatives imposées par les directions du rail ne respecteraient pas la législation sociale. Le ministre avait indiqué ne pas encore avoir lu la décision du Conseil d'État sur ce sujet. Est-ce chose faite? Quelle est sa réaction? Face à la multiplication des actions en justice et aux décisions favorables aux travailleurs, quelles mesures seront prises? Une enquête est-elle envisagée? Quelles actions pour mettre fin à ces pratiques illégales, alors même que davantage de compétences RH doivent être confiées à la SNCB et à Infrabel?

Sur le transport de fret, la logique actuelle est jugée inefficace. Quinze ans après la privatisation de la filiale fret de la SNCB, les volumes stagnent ou diminuent. Le niveau actuel est le plus bas depuis 2017. La concurrence libre est synonyme de chaos, sans planification ni vision. L'État continue de subventionner les opérateurs privés, socialisant les pertes et privatisant les profits. La note ministérielle s'inscrit dans cette continuité, en cherchant de nouvelles sources de financement pour soutenir ces entreprises.

Un audit est annoncé concernant l'explosion des coûts du RER. Où en est-il? Quand sera-t-il disponible?

Le coût élevé des parkings autour des gares est un frein à l'usage du train. Comment inciter les citoyens à

burgers worden aangespoord om de trein te nemen als parkeren evenveel kost als een werkuur? Er worden kortingen aangekondigd voor de flex-abonnementen. Hoe zit die vork precies in de steel? Wat met de andere gebruikers?

Tot slot wordt de mogelijke sluiting van bepaalde stations aan de orde gesteld. Hoever staat het rapport dat aan de NMBS werd gevraagd? Wanneer zal dat rapport beschikbaar zijn? Staat er overleg met de reizigersverenigingen gepland?

Vervolgens gaat mevrouw Jacquet dieper in op de toegankelijkheid van het spoor. Een op de vijf Belgen verkeert om financiële redenen in een onzekere mobiliteitssituatie. De minister mag dan wel zeggen dat hij ijvert voor een inclusievere en betaalbare mobiliteit, maar wat wil hij concreet ondernemen om de prijs van een treinticket te drukken?

In het regeerakkoord wordt de mogelijkheid geopend om de fietstoeslag af te schaffen, althans tijdens de daluren, teneinde gecombineerde mobiliteit aan te moedigen. Hoe staat het met die plannen? Waarom staat daar niets over te lezen in de beleidsnota? Welke concrete toezeggingen kunnen worden gedaan?

Voor het internationaal vervoer wordt de heringebruikname van lijn 20 tussen Hasselt en Maastricht als essentieel beschouwd. Waarom blijft die lijn gesloten hoewel ze grote stedelijke agglomeraties met elkaar verbindt? Over dat thema zal een nieuw voorstel van resolutie worden ingediend.

De driemaandelijksse organisatie van een Interministeriële Conferentie Mobiliteit is een goede zaak. Welke dossiers zullen daar als eerste worden behandeld? Komt onder meer het multimodale ticket meteen aan bod?

Er zijn signalen dat bepaalde haltes zouden verdwijnen om de stiptheidscijfers kunstmatig op te smukken. Welke instructies worden daaromtrent gegeven? Welke maatregelen komen er om te voorkomen dat de reizigers de dupe worden van die aanpak?

De minister zegt dat hij een kader wil scheppen voor het delen en verkopen van persoonsgegevens. Welke gegevens van spoorweggebruikers worden thans doorgegeven naar de privésector? Voor wie zijn die bestemd en met welk doel?

Er is sprake van om op de terreinen van Infrabel energie op te wekken. Hoeveel inkomsten moet dat opleveren? Zullen die dienen ter compensatie van de besparingen in de sector?

prendre le train si le stationnement coûte l'équivalent d'une heure de travail? Des réductions sont annoncées pour les abonnements flex. Qu'en est-il précisément? Et qu'en est-il des autres usagers?

Enfin, la question de la fermeture potentielle de certaines gares est soulevée. Où en est le rapport demandé à la SNCB? Quand sera-t-il disponible? Une concertation avec les associations de navetteurs est-elle prévue?

Mme Jacquet poursuit son intervention en abordant la question de l'accessibilité du rail. Un Belge sur cinq se trouve en situation de précarité en matière de mobilité, notamment pour des raisons financières. Que compte faire le ministre pour diminuer le prix du ticket de train, lui qui affirme vouloir œuvrer à une mobilité plus inclusive, y compris sur le plan financier?

L'accord de gouvernement évoquait la possibilité de supprimer le supplément vélo, au moins pendant les heures creuses, afin de favoriser la mobilité combinée. Où en est ce projet? Pourquoi n'apparaît-il pas dans la note? Quels engagements concrets peuvent être pris?

Sur le transport international, la réouverture de la ligne 20 Hasselt-Maastricht est jugée essentielle. Pourquoi cette ligne reste-t-elle fermée alors qu'elle relie des pôles urbains importants? Une nouvelle proposition de résolution sera déposée à ce sujet.

La mise en place d'une Conférence interministérielle de la Mobilité, prévue une fois par trimestre, est saluée. Quels seront les premiers dossiers abordés? Le ticket multimodal en fera-t-il partie?

Des signalements font état de suppressions d'arrêts de trains dans le but d'améliorer artificiellement les chiffres de ponctualité. Quelles consignes sont données à ce sujet? Quelles mesures sont prises pour éviter que les usagers ne soient pénalisés par ces pratiques?

Le ministre annonce vouloir encadrer le partage et la vente des données personnelles. Quelles données ferroviaires sont actuellement transmises au secteur privé? À qui sont-elles destinées et dans quel but?

L'utilisation des terrains appartenant à Infrabel pour produire de l'énergie est évoquée. Quelles recettes sont attendues de ces projets? Serviront-elles à compenser les économies imposées au secteur?

Over zelfrijdende of semi-zelfrijdende treinen wil de minister eerst proefprojecten in het buitenland bezoeken alvorens een standpunt in te nemen. Wanneer staan die bezoeken gepland? Welke landen wil de minister bezoeken? Een en ander wekt ongerustheid, vooral dan op veiligheidsvlak en in het bijzonder bij vrouwen. Een vrouw op de drie neemt niet graag de trein uit angst voor seksisme of seksueel geweld. Komt er in het kader van die denkoefening overleg met verenigingen zoals Vie Féminine?

Vervolgens komt het internationale beleid van de NMBS aan bod. De minister heeft zijn afkeer uitgesproken over het bloedbad in Gaza. Wat stelt hij in het werk om zich ervan te vergewissen dat de NMBS niet medeplichtig is aan het Israëlische nederzettingenbeleid, ook niet indirect? Hoe staat het met het contract van 3 miljard euro voor nieuwe treinstellen?

Aangaande de luchtvaartsector gaat de spreekster in op de privéjets. Die uitermate vervuillende toestellen worden gebruikt door de happy few. Welke maatregelen heeft de minister voor ogen om dat gebruik aan banden te leggen, nu van iedereen een klimaatinspanning wordt verwacht?

Inzake verkeersveiligheid staan meerdere initiatieven op stapel, zoals de ontwikkeling van een databank van recidivisten of de strijd tegen rijden onder invloed. De minister wil de opheffing van een rijverbod koppelen aan het bewijs dat er geen sprake is van drank- of drugsmisbruik. Hoe zal die maatregel concreet worden geïmplementeerd? Bestrafen is één ding, maar welke middelen zullen worden vrijgemaakt voor preventie, voorlichting en sensibiliseringcampagnes?

De toegang voor private actoren tot gegevens uit de Kruispuntbank van de voertuigen komt eveneens ter sprake. Met welk doeleinde? Welke veiligheidswaARBorgen zullen worden ingebouwd?

De minister kondigt multidisciplinaire controles aan om de sociale dumping in het wegvervoer aan te pakken. Hoeveel nieuwe inspecteurs zullen er in dienst worden genomen? Die personeelsleden vervullen een sleutelrol, niet enkel in de handhaving van de sociale rechten, maar ook om inkomsten te genereren voor de Staat. De spreekster wil een duidelijk antwoord op die vraag.

Het Franse model van sociale leasing voor mensen met een laag inkomen ligt onder de loep. De PVDA-PTB-fractie steunt dat initiatief. Wat zijn de volgende stappen? Wat is de beoogde timing? Wat is het geplande budget?

Concernant les trains autonomes ou semi-autonomes, le ministre indique vouloir observer les expériences menées à l'étranger avant de prendre position. Quand ces visites sont-elles prévues? Quels pays seront visités? Des inquiétudes existent, notamment en matière de sécurité, en particulier pour les femmes. Une femme sur trois craint de prendre le train en raison du risque d'agressions sexistes ou sexuelles. Des associations comme Vie Féminine seront-elles consultées dans le cadre de cette réflexion?

Enfin, une question est posée sur la politique internationale de la SNCB. Le ministre a exprimé son émotion face aux massacres en cours à Gaza. Que fait-il pour s'assurer que la SNCB ne soit pas, même indirectement, complice de la colonisation israélienne? Où en est le contrat de 3 milliards d'euros pour les nouvelles rames?

Sur le secteur aérien, la question des jets privés est soulevée. Ces appareils, extrêmement polluants, sont utilisés par une minorité privilégiée. Quelles mesures sont envisagées pour limiter leur usage, dans un contexte où chacun est appelé à faire des efforts pour le climat?

En matière de sécurité routière, plusieurs initiatives sont annoncées, comme la création d'une base de données des récidivistes ou la lutte contre la conduite sous influence. Le ministre souhaite conditionner la levée d'une interdiction de conduire à la preuve d'une absence d'usage excessif de substances. Comment cette mesure sera-t-elle mise en œuvre concrètement? Par ailleurs, au-delà de la répression, quels moyens seront consacrés à la prévention, à l'éducation et aux campagnes de sensibilisation?

L'accès des acteurs privés aux données de la Banque carrefour des véhicules est également évoqué. Pour quels usages? Quels garde-fous seront mis en place?

Des contrôles multidisciplinaires sont annoncés pour lutter contre le dumping social dans le transport routier. Combien de nouveaux inspecteurs seront engagés? Ces agents jouent un rôle essentiel, non seulement pour faire respecter les droits sociaux, mais aussi pour générer des recettes pour l'État. Une réponse claire est attendue sur ce point.

Le modèle français de leasing social pour les personnes à faibles revenus est à l'étude. Cette initiative est soutenue par le groupe PVDA-PTB. Quelles sont les prochaines étapes? Quel est le calendrier prévu? Quel financement est envisagé?

Tot slot zullen private verzekeraars dankzij de hervorming van het inschrijvingssysteem voertuigen meteen zelf kunnen inschrijven, zonder tussenkomst van bpost. Welke weerslag zullen die maatregelen hebben op de activiteiten en de werkgelegenheid bij bpost?

Tot besluit, in weerwil van een aantal verdedigbare geïsoleerde maatregelen, herbevestigt mevrouw Jacquet haar verzet tegen een beleid dat de sociale rechten van werknemers uitholt, dat hen dwingt langer te werken voor minder geld, dat de sociale dialoog en het stakingsrecht op de helling zet, dat besparingen opdringt terwijl er net behoefte is aan grootschalige investeringen, dat de dienstverlening aan de gebruikers aantast door stations te sluiten en dat het pad effent naar een liberalisering van het spoor, hoewel de kwalijke gevolgen daarvan alom bekend zijn. De PVDA-PTB-fractie weigert zich achter dat beleid te scharen en zal ten behoeve van de werknemers en gebruikers blijven ijveren voor een degelijke openbare dienstverlening.

De heer Julien Matagne (Les Engagés) wijst erop dat mobiliteit niet mag worden gezien als een loutere vervoersaangelegenheid. De door de minister gebruikte term "ecosysteem" is relevant: mobiliteit heeft invloed op het leefmilieu, de economie, de ruimtelijke ordening en de technologische innovatie.

Het gaat niet langer over het zich verplaatsen van punt A naar punt B, maar over het reageren op maatschappelijke, technologische en klimaatuitdagingen aan de hand van een alomvattende en geïntegreerde aanpak. Om aan de verwachtingen van de reizigers te voldoen, moet hun een vloeiende en performante keten van verplaatsingen worden aangeboden. Overleg en samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus is van kapitaal belang. De minister heeft aangekondigd dat er driemaandelijks interministeriële conferenties zullen plaatsvinden. Die vergaderingen moeten leiden tot concrete resultaten, die nauwlettend zullen worden gemonitord.

De verwijzing naar duurzaamheid in de beleidsnota moet worden toegejuicht. Spoorvervoer wordt gezien als een van de beste manieren om die doelstelling te halen. De trein moet zowel voor passagiers als voor vracht de ruggengraat van het mobiliteitssysteem worden. Om dat te bereiken moet men uitgaan van de concrete behoeften van de gebruikers, meer inzicht verwerven in hun gewoonten en het aanbod daaraan aanpassen.

Er werden al inspanningen geleverd om het gebruik van de trein voor vrijetijdsdoeleinden aan te moedigen. Het aantal reizen buiten de spitsuren en tijdens het weekend neemt toe. Er moet nog een stap verder worden gezet. Een regelmatigere dienstregeling tijdens de daluren en

Enfin, la réforme de l'immatriculation des véhicules permettra de passer directement par les assureurs privés, sans passer par Bpost. Quel sera l'impact de cette mesure sur les activités de Bpost et sur l'emploi?

En conclusion, malgré certaines mesures ponctuelles qui peuvent être soutenues, Mme Jacquet réaffirme son opposition à une politique qui détricote les droits sociaux des travailleurs, les pousse à travailler plus longtemps pour moins d'argent, remet en cause le dialogue social et le droit de grève, impose des économies alors que des investissements massifs sont nécessaires, réduit le service aux usagers, notamment par la fermeture de gares, et prépare le terrain à la libéralisation du rail, dont les effets néfastes sont bien connus. Le groupe PVDA-PTB ne soutiendra pas cette politique et continuera de se tenir aux côtés des travailleurs et des usagers pour défendre un service public fort.

M. Julien Matagne (Les Engagés) rappelle que la mobilité ne peut plus être envisagée comme une simple question de transport. Le terme d'"écosystème" utilisé par le ministre est pertinent: la mobilité touche à l'environnement, à l'économie, à l'aménagement du territoire et à l'innovation technologique.

Il ne s'agit plus seulement de se déplacer d'un point A à un point B, mais bien de répondre à des défis sociaux, climatiques et technologiques par une approche globale et intégrée. Pour répondre aux attentes des voyageurs, il faut leur proposer une chaîne de déplacement fluide et performante. La concertation et la collaboration entre les différents niveaux de pouvoir seront essentielles. Le ministre a annoncé l'organisation de conférences interministérielles trimestrielles. Ces réunions devront déboucher sur des résultats concrets, qui feront l'objet d'un suivi attentif.

La référence à la durabilité dans la note de politique est saluée. Le transport ferroviaire est considéré comme l'un des meilleurs leviers pour atteindre cet objectif. Le train, qu'il soit destiné aux passagers ou aux marchandises, doit devenir l'épine dorsale du système de mobilité. Pour cela, il faut partir des besoins concrets des usagers, mieux comprendre leurs habitudes et adapter l'offre en conséquence.

Des efforts ont déjà été réalisés pour encourager l'usage du train à des fins de loisirs. On observe une augmentation des trajets en dehors des heures de pointe et durant le week-end. Il faut désormais aller plus loin. L'amélioration du cadencement en heures creuses et le

in het weekend, meer bepaald tussen de grote steden, is het onderzoeken waard. De ontwikkeling van thuiswerken en flexibelere werktijden hebben de pendelstromen gewijzigd. Dat vraagt om een aanpassing van het aanbod, met meer comfort, flexibiliteit en soepelheid.

Met het oog op het vervoersplan 2026-2029 is het essentieel dat de NMBS een aanpak hanteert die gericht is op de reële behoeften van de reizigers. Dat plan moet worden opgesteld in overleg met de regionale operatoren en de gebruikers. Het doel is om een aantrekkelijk, samenhangend en gemakkelijk aan te passen spoorwegaanbod op te bouwen. Welke concrete en snelle ontwikkelingen mag men van dat plan verwachten?

De heer Matagne spreekt zijn steun uit voor de maatregelen om de veiligheid in de treinen en stations te vergroten. Het initiatief om Securail-agenten toe te staan bodycams te dragen wordt verwelkomd. Het lijkt logisch dat de mogelijkheid om, op vrijwillige basis, een bodycam te dragen, wordt uitgebreid naar de treinbegeleiders op bepaalde gevoelige lijnen. Om welke gevoelige lijnen gaat het daarbij? Welke preventieve en repressieve maatregelen bestaan er al en kunnen worden uitgebreid?

De spreker benadert de toegankelijkheid vanuit twee invalshoeken: fysiek en financieel. De toegang tot vervoer moet worden gewaarborgd voor mensen met beperkte mobiliteit, maar er moeten ook betaalbare tarieven worden aangeboden. Dat betekent dat de stations goed toegankelijk moeten zijn, dat de parkings redelijke tarieven moeten hanteren en dat er oplossingen moeten komen om de stations bereikbaar te maken voor mensen uit landelijke gebieden. Het is essentieel dat iedereen vrij is in de keuze van het vervoermiddel en dat het gebruik van de trein wordt aangemoedigd.

Intermodaliteit is een speerpunt. Bestaan er inspirende intermodale tariefmodellen in andere Europese landen? De samenwerking tussen de spoorwegen en de gewestelijke operatoren moet worden aangehaald om een betere synergie tussen trein, tram en bus mogelijk te maken. Het doel is om in de nabije toekomst gecombineerde producten tegen aantrekkelijke prijzen aan te bieden.

De kwaliteit van het openbaar vervoer in landelijke gebieden is eveneens een prioriteit. Wat verkeersveiligheid betreft, steunt de spreker de aanpak van de minister, waarbij innovatie, preventie en repressie worden gecombineerd. Gevaarlijk gedrag moet absoluut worden bestraft, meer bepaald in het geval van rijden onder invloed of recidive. Dergelijk gedrag moet ook worden voorkomen. Educatie moet een hoeksteen zijn van het verkeersveiligheidsbeleid.

week-end, notamment entre grandes villes, est une piste à explorer. Le développement du télétravail et la flexibilisation des horaires ont modifié les flux domicile-travail. Cela appelle une adaptation de l'offre, avec davantage de confort, de flexibilité et de fluidité.

Dans la perspective du plan de transport 2026-2029, il est essentiel que la SNCB adopte une approche centrée sur les besoins réels des voyageurs. Ce plan doit être élaboré en concertation avec les opérateurs régionaux et les usagers. L'objectif est de construire une offre ferroviaire attractive, cohérente et évolutive. Quelles évolutions concrètes et rapides peut-on attendre dans ce plan?

Sur la sécurité, M. Matagne exprime son soutien aux mesures visant à renforcer la sécurité à bord des trains et dans les gares. L'initiative permettant aux agents de Securail de porter des bodycams est saluée. Étendre cette possibilité, sur base volontaire, aux accompagnateurs de train sur certaines lignes sensibles est jugé pertinent. Quelles sont ces lignes sensibles? Quels dispositifs de prévention et de répression sont déjà en place et pourraient être renforcés?

L'intervenant aborde l'accessibilité sous deux angles: physique et financière. Il faut garantir l'accès au transport pour les personnes à mobilité réduite, mais aussi proposer des tarifs abordables. Cela passe par des gares facilement atteignables, des parkings à coût raisonnable et des solutions de transport vers les gares pour les habitants des zones rurales. Il est essentiel que chacun puisse choisir librement son mode de transport, tout en encourageant l'usage du train.

L'intermodalité est un enjeu clé. Existe-t-il, dans d'autres pays européens, des modèles de tarification intermodale inspirants? La collaboration entre les acteurs du rail et les opérateurs régionaux doit être renforcée pour permettre une meilleure synergie entre train, tram et bus. L'objectif est de proposer des produits combinés à des prix attractifs, dans un avenir proche.

La qualité des transports publics dans les zones rurales est également une priorité. En matière de sécurité routière, l'approche du ministre, combinant innovation, prévention et répression, est soutenue. Punir les comportements dangereux est indispensable, notamment en cas de conduite sous influence ou de récidive. Mais il faut aussi prévenir ces comportements. La pédagogie doit être un pilier de la politique de sécurité routière.

Het gebruik van technologieën zoals ANPR-camera's om overtredingen op te sporen wordt aangemoedigd. Het gebruik van de gsm aan het stuur of het niet dragen van de veiligheidsgordel moet strenger worden bestraft, maar tegelijk moeten er voorlichtings- en bewustmakingscampagnes worden gevoerd. De strijd tegen recidive vereist nauwe samenwerking tussen alle betrokken actoren en voldoende financiering, met name voor justitie.

Verkeersveiligheid bereikt men niet alleen via radars en sancties, maar ook via een mentaliteitswijziging. De spreker moedigt de minister daarom aan om van educatie een krachtlijn van zijn beleid te maken.

De heer Niels Tas (Vooruit) dankt de minister voor zijn ambitieuze beleidsnota die pleit voor samenwerking om de uitdagingen voor duurzame mobiliteit aan te pakken. Hij merkt echter op dat hij 21 keer het woord "onderzoeken" leest, terwijl op sommige domeinen terughoudendheid geen optie is wanneer het over mensenlevens, veiligheid en toegang tot mobiliteit gaat. Files, onveiligheid en vervuiling zijn de grootste problemen in onze mobiliteit, waarbij elke filedag de Vlaamse economie anderhalf miljoen euro kost en België kampt met bovengemiddeld veel verkeersdoden en uitstoot.

Wat verkeersveiligheid betreft, stelt de spreker dat vorig jaar nog 455 mensen stierven in het verkeer, waarbij België volgens Vias Institute achterophinkt met wegen die tot de gevaarlijkste van West-Europa behoren. Fietzers en voetgangers zijn goed voor meer dan een derde van de dodelijke slachtoffers. De ambitie van Vooruit voor nul verkeersdoden is geen holle slogan maar een richtinggevend kompas, waarbij België zich internationaal heeft geëngageerd voor "Vision Zero" tegen 2050. De spreker vraagt dat de minister tegen einde dit jaar met een interfederaal actieplan komt, samen met gewesten, Vias, lokale besturen, politie en middenveld.

De heer Tas is dat de minister inzet op een databank van recidivisten, op alcoholsloten en rijbewijsloten, op betere controle via technologie. Inzetten op gedragsverandering is het doel, maar dat kan jammer genoeg niet zonder repressie. Hij wijst erop dat 1 op 4 bestuurders die stierven bij een ongeval geen gordel droeg. Bij bestuurders van bestelwagens droegen 4 op de 10 geen gordel.

De Vooruitfractie herhaalt haar oproep voor nultolerantie voor alcohol achter het stuur, aangezien alcohol

L'usage de technologies comme les caméras ANPR pour détecter les infractions est encouragé. L'usage du GSM au volant ou le non-port de la ceinture doivent être davantage sanctionnés, mais aussi accompagnés de campagnes d'information et de sensibilisation. La lutte contre la récidive nécessite une collaboration étroite entre tous les acteurs concernés et un financement adéquat, notamment pour la justice.

La sécurité routière ne se construit pas uniquement autour des radars et des sanctions, mais aussi dans les esprits. L'intervenant encourage donc le ministre à faire de la pédagogie un axe fort de sa politique.

M. Niels Tas (Vooruit) remercie le ministre pour cette ambitieuse note de politique générale qui prône la collaboration pour relever les défis de la mobilité durable. Il remarque toutefois y avoir relevé 21 occurrences du mot "examiner" ou synonyme. Dans certains domaines, la retenue n'est pourtant pas de mise dès lors qu'il s'agit de vies humaines, de sécurité et d'accès à la mobilité. La congestion, l'insécurité routière et la pollution sont les plus grands maux dont souffre notre mobilité. Chaque journée d'embouteillages coûte un million et demi d'euros à l'économie flamande; les chiffres des morts sur les routes et des taux d'émissions sont, en Belgique, supérieurs à la moyenne.

Concernant la sécurité routière, l'intervenant rappelle que l'an dernier, 455 personnes ont perdu la vie sur les routes belges – que l'institut Vias classe d'ailleurs parmi les plus dangereuses d'Europe occidentale. Les piétons et les cyclistes représentent plus d'un tiers des décès. Lorsque Vooruit a déclaré son ambition d'arriver à zéro mort sur les routes, ce n'étaient pas là de vains mots. Il s'agit réellement d'un objectif concret, la Belgique s'étant engagée au niveau international à atteindre la "Vision zéro" d'ici 2050. L'intervenant invite le ministre à présenter, pour la fin de l'année, un plan d'action inter-fédéral conçu en collaboration avec les Régions, l'institut Vias, les autorités locales, la police et la société civile.

M. Tas salue les engagements du ministre pour la création d'une banque de données des récidivistes, les éthylotests antidémarrage, le *permis lock* et pour des contrôles plus efficaces grâce à la technologie. Mettre l'accent sur le changement de comportement est effectivement judicieux, mais la répression reste malheureusement incontournable pour atteindre cet objectif. L'intervenant rappelle qu'un conducteur tué sur quatre ne portait pas de ceinture de sécurité, et que le chiffre grimpe même à quatre sur dix pour les conducteurs de camionnettes.

Le groupe Vooruit réitère son appel à la tolérance zéro envers l'alcool au volant, puisque l'alcool joue

een rol speelt in een kwart van de dodelijke ongevallen en alleen al in Vlaanderen jaarlijks voor 100 slachtoffers zorgt. Ook de Europese Commissie stelt een nultolerantiebeleid voor wat betreft het nuttigen van alcoholische dranken, weliswaar enkel voor jonge bestuurders.

De spreker is zeer tevreden over het engagement voor een nieuw federaal fietsactieplan. De fiets is geen gadget maar mobiliteit, gezondheid, klimaatbeleid en fiscale rechtvaardigheid in één. Te weinig haltes zijn fietsveilig en toegankelijk, te weinig fietsen kunnen mee op de trein tijdens piekuren, en het fietssupplement blijft een barrière. Hij vraagt concrete streefcijfers voor fietsplaatsen aan boord en fietsstallingen. Hij steunt ook de voorstellen van de Fietzersbond voor meer betaalbare stallingen aan alle stations, afschaffing van het fietssupplement tijdens daluren en verplicht overleg met lokale overheden bij herinrichting van stations en perons. Tot slot pleit hij ervoor om van de fietsvergoeding een universeel recht te maken en het mobiliteitsbudget echt te stimuleren als alternatief voor de salariswagen.

Mobiliteit is geen luxeproduct maar een basisrecht en een noodzaak voor gelijke kansen. Een maatschappij is pas rechtvaardig als iedereen zich vlot, veilig en betaalbaar kan verplaatsen – naar werk, school, zorg of vrije tijd. Bijna één op de vijf Belgen leeft in mobiliteitsarmoede: ze geraken niet waar ze moeten zijn, simpelweg door een gebrek aan middelen. Bijna één op de vijf Belgen leeft in mobiliteitsarmoede. Wat gaat de minister concreet doen om treinvervoer betaalbaar te maken voor iedereen? De Vooruitfractie steunt de doelstellingen uit het beheerscontract: 30 % meer reizigers, 90 % stiptheid, 50 % nieuwe treinen. Hoe wil de minister dit concreet bereiken? Wanneer en hoe gaan de reizigers vooruitgang voelen?

De spreker is tevreden over het combiticket: één ticket, één prijs, één digitale toegang voor trein, tram, bus. Hij hoopt dat het proefproject snel van start kan gaan.

Toegankelijkheid blijft een pijnpunt: liften die niet werken, assistentie die uitblijft en haltes die ontoegankelijk zijn. De Vooruitfractie vraagt een duidelijke tijdslijn voor het Masterplan Toegankelijkheid, meer ambitie dan enkel grote stations, en snelle opvolging van het arrest dat de NMBS tot volledige toegankelijkheid verplicht.

un rôle dans un quart des accidents mortels et qu'il fait 100 victimes sur la route chaque année, rien qu'en Flandre. La Commission européenne propose également d'instaurer une tolérance zéro en matière de consommation d'alcool – mais uniquement pour les jeunes conducteurs, il est vrai.

L'intervenant exprime sa vive satisfaction à l'annonce d'un nouveau plan d'action fédéral pour la promotion du vélo. Le vélo est tout sauf un gadget – il incarne au contraire la mobilité, la santé, la politique climatique et la justice fiscale tout à la fois. Il y a trop peu d'arrêts sécurisés et accessibles aux vélos, trop peu de vélos autorisés à bord du train pendant les heures de pointe, et le supplément vélo reste dissuasif. M. Tas s'enquiert des objectifs chiffrés concrets pour les parkings vélos et les places vélos à bord des trains. Il se rallie par ailleurs aux propositions du Fietserbond: des parkings vélos plus abordables dans toutes les gares, la suppression du supplément vélo pendant les heures creuses, et l'obligation de consulter les autorités locales pour le réaménagement des gares et des quais. Enfin, il préconise de faire de l'indemnité vélo un droit universel et de promouvoir énergiquement le budget mobilité en tant qu'alternative à la voiture de société.

La mobilité n'est pas un luxe, mais un droit fondamental et une nécessité pour l'égalité des chances. Une société n'est juste que lorsque chacun peut se déplacer aisément, en toute sécurité et à un coût abordable – pour se rendre au travail ou à l'école, accéder à des soins de santé ou à des loisirs. Près d'un Belge sur cinq vit dans une situation de précarité en matière de mobilité: il lui est impossible de se rendre là où il le devrait, uniquement par manque de moyens. Quelles mesures le ministre va-t-il prendre pour rendre le train financièrement accessible à tous? Le groupe Vooruit soutient les objectifs définis dans le contrat de gestion: augmentation de 30 % du nombre des voyageurs, une ponctualité supérieure à 90 %, 50 % de nouveaux trains. Comment le ministre compte-t-il les atteindre, concrètement? À quelle échéance les voyageurs pourront-ils constater des progrès tangibles? Et sous quelle forme?

L'intervenant se dit très satisfait du billet combiné: un seul ticket, un seul prix, un seul accès numérique pour le train, le tram et le bus. Il espère que le projet pilote pourra débiter rapidement.

Ascenseurs en panne, arrêts inaccessibles, assistance qui se fait attendre: l'accessibilité reste problématique. Le groupe Vooruit demande un calendrier clair pour le "Masterplan accessibilité", des objectifs plus ambitieux que limités aux seules grandes gares, et que des suites soient rapidement réservées à l'arrêt obligeant la SNCB à une accessibilité totale.

De heer Tas is voorstander van vlotte internationale treinverbindingen met de buurlanden om vluchten voor korte afstanden tot een minimum te beperken. Niet enkel tijdens de werkuren, maar ook vroeg in de ochtend en laat op de avond, en 's nachts. Kan men hier echt stappen in zetten zodat dit een volwaardig en betaalbaar alternatief wordt?

Betreffende overwegen merkt de spreker op dat de doelstelling niet alleen mag zijn om zoveel mogelijk overwegen te sluiten, maar vooral om de gevaarlijkste punten aan te pakken. Overleg met lokale besturen is zeer belangrijk.

De minister verwijst terecht naar thuiswerk waardoor 34 miljoen kilometers per dag kunnen worden vermeden. Uit een recente bevraging blijkt dat 4 op de 10 werknemers graag nog meer van thuis willen werken, maar slechts 13 % van de werkgevers denkt daar ook zo over. Het juiste evenwicht moet worden bewaakt.

Over het nieuwe vervoersplan 2026-2029 en concurrentiedialogen vanaf 2032 benadrukt de spreker dat de overheid niet mag nablijven met de grootste investeringen en meest verlieslatende lijnen.

De heer Tas was recent op bezoek in de haven van Antwerpen waar bedrijven aangaven dat er voldoende basisinfrastructuur aanwezig is voor de overgang naar spoorvervoer en dat ze zelfs bereid zijn om mee te investeren. De Vooruitfractie vindt het belangrijk dat Infrabel de touwtjes in handen houdt maar als er mede-investeerdere kunnen zijn, moet die piste verder worden bekeken.

De spreker is tevreden dat de minister een pre-akkoord heeft bereikt met de vakbonden. Wederzijds begrip en dialoog kan alleen maar zorgen voor oplossingen. Voor de Vooruitfractie is het duidelijk: inzetten op veilige, duurzame en betaalbare mobiliteit is absoluut noodzakelijk.

Mevrouw Tine Gielis (cd&v) is tevreden met de concretisering van heel wat plannen waarvan de thema's ook terug te vinden zijn in resoluties, wetsvoorstellen en mondelinge vragen. De nota staat vol ambitieuze plannen voor studies, overlegmomenten en begeleidingstrajecten, wat getuigt van grote wil om aan het werk te gaan maar ook kan verzanden in eindeloze rondjes. De cd&v-fractie suggereert een concrete timing van trajecten en doelstellingen via een retroplanning van de strategische doelstellingen. Een complementair jaarlijks voortgangsrapport per beleidsdoelstelling (*modal shift*, goederenvervoer, toegankelijkheid, veiligheid enzovoort)

M. Tas est favorable à des liaisons ferroviaires internationales de qualité avec nos pays voisins, afin de réduire au minimum les trajets aériens sur de courtes distances – pas uniquement pendant les heures de bureau mais aussi tôt le matin, tard le soir et pendant la nuit également. Des mesures concrètes peuvent-elles être prises pour faire de ces liaisons une réelle alternative à tarif abordable?

En ce qui concerne les passages à niveau, l'intervenant estime que l'objectif ne peut se limiter à en fermer le plus grand nombre; il s'agit avant tout d'intervenir aux endroits les plus dangereux. La consultation des autorités locales est d'une grande importance.

Le ministre a judicieusement évoqué le télétravail, qui permet d'éviter 34 millions de kilomètres par jour. Une récente enquête a révélé que quatre salariés sur dix souhaiteraient télétravailler davantage, mais que seuls 13 % des employeurs y seraient favorables. Il convient de veiller à un juste équilibre.

Au sujet du nouveau plan de transport 2026-2029 et des mises en concurrence à partir de 2032, l'intervenant insiste: il ne faudrait pas que le gouvernement finisse par se retrouver uniquement avec les lignes les plus déficitaires et les plus lourds investissements.

Lors d'une récente visite de M. Tas au port d'Anvers, les entreprises ont annoncé que les infrastructures de base étaient suffisantes pour permettre la transition vers le transport ferroviaire, et se sont même déclarées disposées à co-investir. Le groupe Vooruit juge important qu'Infrabel reste aux commandes, mais si des co-investisseurs se manifestaient, la piste devrait assurément être étudiée.

L'intervenant se félicite que le ministre soit parvenu à un préaccord avec les organisations syndicales. Le dialogue et la compréhension mutuelle ne peuvent que porter leurs fruits. Pour le groupe Vooruit, c'est une évidence: il est impératif de s'engager en faveur d'une mobilité sûre, durable et abordable.

Mme Tine Gielis (cd&v) se réjouit de voir se concrétiser de nombreux projets, dont les thèmes se retrouvent également dans des résolutions, des projets de loi et des questions orales. La note du ministre regorge de projets d'études, de consultations et de trajets d'accompagnement. Ces ambitions témoignent d'une solide détermination à s'atteler à la tâche... mais gare au risque de finir par tourner en rond dans des préparatifs sans fin. Le groupe cd&v suggère d'établir un calendrier concret des trajectoires et des objectifs par le biais d'un retroplanning des objectifs stratégiques. En complément, un rapport d'avancement annuel par objectif politique

zou een belangrijk instrument zijn voor opvolging door de commissie.

Hoe zal de minister zorgen dat het mobiliteitsbudget ook toegankelijk is voor mensen in precare mobiliteits-situaties of mensen zonder digitale vaardigheden? De spreekster verwijst naar haar voorganger in de commissie, die infomomenten heeft georganiseerd om mensen te begeleiden.

De grote uitdaging qua spoorweginfrastructuur is dat federale investeringen moeten afgestemd zijn op de noden van de regio's, met bijzondere aandacht voor de ontsluiting van landelijke gebieden.

Mevrouw Gielis legt ook de nadruk op de verbetering van intermodale verbindingen, de connectiviteit van de havens en de grensoverschrijdende verbindingen. Hoe zal de minister de samenwerking met deelstaten en lokale overheden versterken om een geïntegreerd mobiliteitsbeleid te realiseren en vervoersarmoede te bestrijden?

Openbaar vervoer is pas toegankelijk als iedereen mee kan. De minister wil dit jaar nog 16 stations toegankelijk maken. Wat is de lange termijnvisie? Welke stations zullen in 2025 toegankelijk worden gemaakt? Hoe wordt de geografische spreiding gegarandeerd? Komt er een meerjarenplan met haalbaarheidsanalyse?

De cd&v-fractie blijft kritisch tegenover het betalend maken van parkings. Is het nog steeds het opzet om een goedkoper parkingticket aan te bieden voor houders van een flexibel abonnement? Welk effect zal de opsplitsing in tarieven voor piek- en daluren hebben op deze kosten?

Wat het goederenvervoer betreft per spoor, lijkt het erop dat beloftes tussen overheid en privéspelers niet zijn nagekomen. Logistieke actoren moeten ook een deel van het werk op zich nemen en beter samenwerken, informatie uitwisselen, opdat het spoor beter presteert en aantrekkelijker wordt. De wil is er duidelijk, maar er dienen natuurlijk nog heel wat aanpassingen te gebeuren. In het Goederenplan 2030 staan heel wat maatregelen en verwachtingen richting overheid, maar een rapportering blijft uit. Kan de minister een periodieke rapportering aan de commissie voorleggen?

Het tweejarig uitstel voor de implementering van ETCS is noodzakelijk, maar de logistieke spelers moeten hun locomotieven kunnen aanpassen. In Nederland wordt

(transfert modal, transport de marchandises, accessibilité, sécurité, etc.) serait un instrument de suivi précieux pour la commission.

Comment le ministre s'assurera-t-il que le budget mobilité est également accessible aux personnes qui n'ont pas de compétences numériques ou à celles en situation de précarité en matière de mobilité? L'intervenante fait référence à son prédécesseur au sein de la commission, qui organisait des séances d'information pour accompagner ces publics.

Le grand défi, au niveau de l'infrastructure ferroviaire, est que les investissements fédéraux doivent être adaptés aux besoins des Régions, avec un accent particulier sur le désenclavement des zones rurales.

Mme Gielis souligne également l'amélioration des liaisons intermodales, de la connectivité portuaire et des liaisons transfrontalières. Comment le ministre renforcera-t-il la collaboration avec les entités fédérées et les autorités locales pour mettre en place une politique intégrée de mobilité et lutter contre la précarité en matière de mobilité?

Les transports publics ne sont accessibles que si tout le monde peut les utiliser. Le ministre annonce vouloir, cette année encore, rendre accessibles seize gares de plus. Quelle est sa vision à long terme? Quelles gares exactement seront-elles rendues accessibles en 2025? Comment la répartition géographique sera-t-elle garantie? Un plan pluriannuel et une analyse de faisabilité vont-ils être publiés?

Le groupe cd&v reste critique face à l'idée de rendre les parkings payants. Est-il toujours prévu d'offrir un ticket de parking moins cher aux titulaires d'un abonnement flexible? Quel sera l'effet du tarif différencié heures pleines/heures creuses sur ces coûts?

En ce qui concerne le fret ferroviaire, il semble que les promesses entre le gouvernement et les acteurs privés n'aient pas été tenues. 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, mais il reste encore beaucoup à faire, bien entendu. Le Plan Marchandises 2030 renferme de nombreuses mesures et attentes à l'égard du gouvernement, mais pas de rapport en vue. Le ministre peut-il présenter un rapportage périodique à la commission?

Le report de deux ans de la mise en œuvre de l'ETCS est nécessaire, mais les acteurs de la logistique doivent pouvoir adapter leurs locomotives. Les Pays-Bas

hiervoor een subsidie toegekend. Kijkt de minister naar een dergelijk systeem voor België?

Hoe plant de minister alternatieve financieringsmethoden voor goederenvervoer in synergie met militaire mobiliteit?

Heeft de minister al met de Duitse minister voor Mobiliteit overlegd over de IJzeren Rijn? Mevrouw Gielis verwijst naar een studie uit 2010 van de Intercommunale voor de Ontwikkeling van de Kempen over flankerende maatregelen voor zeven gemeentes. Zij vraagt een update om lokale bekommernissen mee te nemen en weerstand te vermijden.

Voor de bestrijding van recidive is het centraal dataregister voor recidivisten het essentiële sluitstuk. De praktische uitwerking is echter niet evident, gezien de versnippering van sanctionering in de GAS V-wetgeving. Hoe zal het centraliseren van deze gegevens die niet uniform worden bijgehouden, plaatsvinden? Wat is de visie van de minister op het systeem van GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen? Worden de databanken voor recidivisten en alcoholcontroles naast elkaar of samen ontwikkeld?

Het wetgevend kader voor lichte elektrische voertuigen is een noodzakelijke aanvulling. Wat wordt verstaan onder gemotoriseerde voertuigen?

De cd&v-fractie stelt tot slot vast dat internationale reizigers voorrang hebben op Belgisch personenvervoer. Kan de minister hier iets aan doen zodat Belgische reizigers niet het slachtoffer worden?

De heer Staf Aerts (Ecolo-Groen) merkt op dat er veel wordt gesproken over onderzoeken, studies, werkgroepen en overleg, maar dat het vaag blijft op de concrete uitvoering. Als parlements lid moet men zijn controlefunctie goed kunnen uitvoeren. De spreker is niet goed gestart met de minister omdat geen enkele schriftelijke vraag werd beantwoord. Alle termijnen zijn verstreken. Dit is zeer problematisch voor de parlementaire controle.

De Ecolo-Groenfractie wil dat iedereen zich vlot, veilig en betaalbaar kan verplaatsen, ook met het openbaar vervoer. De minister bevestigt dat hij vasthoudt aan de doelstellingen uit het openbare dienstcontract. Wat niet is opgenomen: houdt de minister vast aan de doelstelling om het aanbod uit te breiden met 10 %? Dit is belangrijk, omdat verplaatsingen verschuiven van spits naar overdag, weekend en avond. De uitbreiding van het aanbod in najaar 2024 kon niet doorgaan wegens te

accorderen een subvention pour cela. Le ministre envisage-t-il un système similaire pour la Belgique?

Comment le ministre conçoit-il les méthodes de financement alternatives pour le transport de marchandises en synergie avec la mobilité militaire?

Le ministre a-t-il déjà discuté du Rhin d'acier avec son homologue allemand? Mme Gielis fait référence à une étude réalisée en 2010 par l'Intercommunale *voor de Ontwikkeling van de Kempen* sur les mesures d'accompagnement pour sept communes. Elle demande une mise à jour pour tenir compte des préoccupations locales et éviter les résistances.

Pour lutter contre la récidive, le registre central de données est la clé de voûte indispensable. Par contre, il est difficile à appliquer en pratique, vu le fractionnement des sanctions dans la législation SAC. Comment se déroulera la centralisation de ces données, qui n'ont pas été enregistrées de manière uniforme? Que pense le ministre du système d'amendes SAC pour les petits excès de vitesse? Les bases de données des récidivistes et celles des contrôles d'alcoolémie seront-elles développées séparément ou conjointement?

Le cadre législatif pour les petits véhicules électriques est un complément nécessaire. Qu'entend-on par "véhicules motorisés"?

Enfin, le groupe cd&v remarque que les voyageurs internationaux ont la priorité sur les passagers belges. Le ministre peut-il intervenir, pour que les voyageurs belges ne soient plus pénalisés?

M. Staf Aerts (Ecolo-Groen) constate que la note de politique générale parle beaucoup d'études, de recherches, de groupes de travail et de consultations, mais qu'elle reste souvent vague sur la mise en œuvre concrète. Un parlementaire doit pouvoir exercer sa fonction de contrôle comme il se doit. Pour l'intervenant, les choses se sont mal engagées avec le ministre: aucune de ses questions écrites n'a reçu de réponse. Tous les délais sont dépassés. Pour le contrôle parlementaire, tout cela est fâcheux.

Le groupe Ecolo-Groen aspire à ce que chacun puisse se déplacer aisément, en toute sécurité et à un coût abordable, y compris avec les transports en commun. Le ministre confirme qu'il se tiendra aux objectifs fixés dans le contrat de service public. Une information manque, toutefois: le ministre va-t-il également se tenir à l'objectif d'augmenter l'offre de 10 %? Avec les déplacements qui glissent de l'heure de pointe vers la journée, le week-end et le soir, c'est important. À l'automne 2024,

weinig treinconducteurs. Hoe zal de minister de NMBS ondersteunen om meer treinconducteurs aan te werven?

Kan de minister meer toelichting geven over het voorakkoord met de vakbonden over de pensioenen? Kan hij dit voorakkoord bezorgen aan de parlementsleden?

De treinreizigers hebben stevig in de kou gestaan door stakingen. Wordt een sorrypas verder onderzocht?

Het treinaanbod is achteruitgegaan door de Eurocity Direct Amsterdam-Brussel, ten koste van binnenlandse reizigers. Van Genk tot Blankenberge zijn er slachtoffers. Sint-Niklaas is niet meer verbonden met Brussel. Antwerpen-Brussel ging van vier naar drie treinen op het spitsuur. Dat druist in tegen de beheersovereenkomst, een contract dat nageleefd moet worden. De NMBS heeft zich "laten rollen" door Nederland, waar de Eurocity wel binnenlandse reizigers oppikt. Hoe en wanneer komt er een bijsturing?

Over besparingen stelt de heer Aerts dat het om 50 miljoen euro in 2025 gaat, oplopend tot 675 miljoen euro over de legislatuur. Waar ziet de minister die efficiëntiewinsten? Hoe garandeert hij dat deze niet ten koste gaan van het aanbod? Bij HR Rail worden bevoegdheden weggenomen, maar er wordt niet bespaard. Zijn daar dan ook geen efficiëntiewinsten te boeken?

Het is goed dat er dit jaar 16 stations extra toegankelijk worden, maar dat brengt het totaal op een kwart van alle stations. Tegen dit tempo duurt het nog 26 jaar. Is 16 per jaar een getal dat de minister zal aanhouden? Hoe zit het groeipad?

Degelijke, veilige, overdekte fietsenstallingen aan stations zijn cruciaal. De fietspunten zijn hiervoor een cruciale speler, maar staan niet in de nota. Op welke manier gaat de minister aandacht geven aan fietspunten?

Meer deelfietsen aan stations is goed nieuws. Heeft de minister een doelstelling voor hoeveel stations hij wil uitrusten? Overweegt hij om hiervoor vanuit de NMBS de participatie in Blue Bike over te nemen van De Lijn?

Het geïntegreerde ticket voor openbaar vervoer wordt al sinds 2007 besproken. Nu gaat de minister een benchmark doen over intermodale tariefsystemen in Europa.

l'élargissement prévu n'a pas pu être mené à bien faute de conducteurs en nombre suffisant. Comment le ministre va-t-il aider la SNCB à recruter davantage de conducteurs?

Le ministre peut-il donner quelques précisions sur le préaccord signé avec les syndicats au sujet des pensions? Peut-il transmettre le texte aux mandataires?

Les passagers ont dû rester longtemps debout dans le froid à cause des grèves. L'option d'un Sorry-Pass est-elle à l'étude?

À cause de l'Eurocity Direct Amsterdam-Bruxelles, l'offre de trains s'est détériorée, aux dépens des voyageurs en Belgique. Les conséquences sont perceptibles de Genk à Blankenberge, Sint-Niklaas n'est plus reliée à Bruxelles. La liaison Anvers-Bruxelles est passée de quatre à trois trains aux heures de pointe. C'est une violation du contrat de gestion, qui doit pourtant être respecté. La SNCB s'est fait berner par les Pays-Bas – ses nationaux peuvent, eux, utiliser l'Eurocity. Comment y sera-t-il remédié, et quand?

Au sujet des économies, M. Aerts constate qu'il s'agit de 50 millions d'euros en 2025, mais que l'addition grimpera à 675 millions d'euros sur l'ensemble de la législature. Où le ministre a-t-il identifié ces gains d'efficacité? Comment va-t-il garantir qu'ils ne seront pas réalisés au détriment de l'offre? Chez HR Rail, des compétences ont été supprimées, mais aucune mesure d'économie n'a été appliquée. Est-ce à dire qu'il n'y a pas de gains d'efficacité possibles chez HR Rail?

L'intervenant se réjouit d'apprendre que seize gares de plus deviendront accessibles cette année, mais cela ne portera le total qu'à un quart de toutes les gares. À ce rythme, il faudra encore 26 ans pour qu'elles le soient toutes. Le ministre s'en tiendra-t-il à ce chiffre de seize par an? Quelle est la trajectoire de croissance?

Des parkings vélos solides, couverts et sécurisés dans les gares sont indispensables, et les points vélos sont des acteurs clés à cet égard, bien que la note les passe sous silence. Quelle est la vision du ministre sur les points vélos?

Augmenter le nombre de vélos partagés disponibles dans les gares est une bonne initiative. Combien de gares le ministre souhaite-t-il en faire équiper? Envisage-t-il de reprendre pour ce faire la participation de De Lijn dans Blue Bike, à partir de la SNCB?

Le billet intégré de transports en commun est sur la table depuis 2007. Cette fois, le ministre va faire réaliser un benchmark des systèmes de tarification intermodale en

Ziet hij mogelijkheden om dit keer echt een doorbraak te maken? Er is meer nodig dan een benchmark.

Bij de bestelling van 600 nieuwe treinstellen heeft het feit dat CAF actief is in Israëlische nederzettingen, niet meegespeeld. Dit is pijnlijk. Het beheerscontract verwijst nochtans naar maatschappelijk verantwoord ondernemen. Is de minister het eens dat bedrijven die werken voor onze overheidsbedrijven het internationaal recht moeten naleven?

De heer Aerts is blij dat er opnieuw werk wordt gemaakt van een fietsplan. De FOD Mobiliteit heeft twee projectoproepen gelanceerd, die de minister zal evalueren en bijsturen. Het is echter opvallend dat de kredieten voor het “*Shift your Mobility*”-project reeds worden geschrapt uit het budget. Zal er nog een nieuwe projectoproep “*Shift your Mobility*” plaatsvinden?

Voor de federale diagnostiek woon-werkverkeer stelt de spreker vast dat deze wisselvallig wordt ingevuld. Is er geen manier om het beleid te baseren op sterkere cijfers zoals het onderzoek verplaatsingsgedrag in Vlaanderen?

Inzake klimaat presteert de mobiliteitssector het slechtst voor CO₂-reductie. De succesvolle elektrificatie van bedrijfswagens wordt teruggeschroefd en zelfs vervuilende plug-inhybrides krijgen fiscale steun. Waarover zal de aangekondigde communicatiecampagne over de totale kosten van plug-inhybrides gaan?

De fiscale aftrekbaarheid van bestelwagens op fossiele brandstoffen wil de minister afbouwen als er voldoende alternatieven zijn. Denktank Transport & Environment concludeerde in 2020 al dat de *total cost of ownership* van elektrische bestelwagens lager is. Is men op deze manier niet artificieel lang bestelwagens met verbrandingsmotor op onze weg aan het stimuleren?

Wat het luik luchtvaart betreft, vraagt de heer Aerts of een werkgroep voor de vliegwet voldoende is zonder bredere stakeholderbetrokkenheid. Hoe voorkomt de minister dat het dossier blijft aanslepen? Wat betekent “duidelijke afspraken over de bevoegdheden”? Hoe wil de minister de vele geschillen door vliegen over Brussel aanpakken?

Voor skeyes moet het samenwerkingsakkoord uit 1989 worden herbekeken. Gaat de minister ook de regionale luchthavens hun deel laten betalen?

Europe. Pense-t-il possible de faire une véritable percée, cette fois? Il faudra plus qu'un benchmark pour cela.

Pour la commande de 600 nouvelles rames, le fait que la CAF opère dans des colonies israéliennes n'a pas pesé dans la décision. C'est désolant. Et pourtant, le contrat de gestion fait référence à la responsabilité sociétale des entreprises. Le ministre partage-t-il sa conviction que les entreprises qui travaillent pour nos entreprises publiques doivent respecter le droit international?

M. Aerts se félicite de voir un Plan vélo revenir à l'ordre du jour. Le SPF Mobilité a lancé deux appels à projets, que le ministre va évaluer et mettra à jour. Il est interpellant que les crédits destinés au projet “*Shift your Mobility*” soient déjà supprimés du budget. Y aura-t-il un autre appel à projets à venir appelé “*Shift your Mobility*”?

L'intervenant constate que l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail est complétée de manière aléatoire. N'est-il pas possible de fonder la politique sur des chiffres plus solides, comme l'enquête sur les comportements de déplacement en Flandre (*Onderzoek verplaatsingsgedrag in Vlaanderen*)?

Le secteur de la mobilité est le plus mauvais élève en matière de réduction des émissions de CO₂. L'électrification des voitures de société, pourtant un succès, est revue à la baisse, par contre même les hybrides rechargeables polluants bénéficient d'une aide fiscale. De quoi parlera au juste la campagne de communication annoncée sur le coût total des véhicules hybrides rechargeables?

Le ministre souhaite supprimer progressivement la déductibilité fiscale des camionnettes à carburant fossile dès qu'il y aura suffisamment d'alternatives. Le groupe de réflexion Transport & Environnement avait pourtant déjà conclu en 2020 que le *total cost of ownership* des camionnettes électriques était moins élevé. Ne sommes-nous pas en train de favoriser un maintien artificiellement long des camionnettes fossiles sur nos routes?

Concernant le volet Aviation, M. Aerts demande si un groupe de travail sur la “loi aérienne” sera suffisant sans implication plus large des parties prenantes. Comment le ministre pourra-t-il éviter que le dossier ne s'éternise? Que signifie “accords clairs sur les compétences”? Comment le ministre compte-t-il prendre à bras le corps les multiples contentieux liés au survol de Bruxelles?

Pour skeyes, l'accord de coopération de 1989 doit être revu. Le ministre va-t-il faire aussi payer leur part aux aéroports régionaux?

De inschepingstaks staat niet in de nota. Waarom wordt deze gespreid over zoveel mogelijk vliegtuiggebruikers in plaats van te focussen op veelvliegers?

Is het mogelijk om met F-35's boven Belgisch grondgebied te oefenen gezien het drukke luchtruim, of moet uitgeweken worden naar bijvoorbeeld Nederland?

Aangezien er op Europees vlak middelen vrijkomen voor militaire mobiliteit, ziet de spreker ook opportuniteiten op het vlak van goederenvervoer en personenvervoer.

Verkeersveiligheid is een politieke keuze. De zin "rijden onder invloed mag niet langer getolereerd worden" uit de beleidsnota, betekent voor de Ecolo-Groenfractie nultolerantie. Gaat de minister de mogelijkheid om de alcohollimiet naar nul te brengen effectief onderzoeken? Volgens de statistieken doet één glaasje er wel toe!

Voor de strijd tegen recidivisten: welke concrete ambities mag men dit jaar nog verwachten?

Tot slot vraagt de spreker aandacht voor elektrische steps, waar meer en meer ongevallen mee gebeuren. Gaat de minister de steden betrekken bij de aanpak hiervan?

Mevrouw Sarah Schlitz (Ecolo-Groen) wil om te beginnen de positieve elementen benadrukken, in het bijzonder de continuïteit met de projecten die tijdens de vorige legislatuur werden gelanceerd. Ze noemt onder meer "Vision Rail 2040", de spoorcontracten en hun doelstellingen op het gebied van toegankelijkheid, stiptheid, uitbreiding van de dienstverlening en het vergroten van het aandeel van de trein in de reistrajecten, het plan inzake vrachtovervoer dat in samenwerking met de bedrijfswereld werd opgesteld, het project *All for Zero* om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen, de beheersovereenkomst met skeyes om de milieu-impact van de luchtvaart te verminderen en de *Smart Mobility Awards*.

Die continuïteit is cruciaal, omdat veranderingen in mobiliteit niet in één legislatuur kunnen worden bereikt. Wanneer er een impuls wordt gegeven met budgetten, duidelijke doelstellingen en beheersovereenkomsten, wordt er een sterk signaal gegeven aan de bevolking en de bedrijven. De spreker is dan ook verheugd dat de minister niet het voorbeeld van zijn Waalse collega heeft gevolgd, die de uitbreidingsprojecten voor de tram

La note ne fait pas mention de la taxe d'embarquement. Pourquoi est-elle répartie sur le plus possible de passagers aériens, plutôt que de cibler les grands voyageurs?

Est-il possible, pour les F35, de faire leurs exercices au-dessus du territoire belge, vu l'encombrement de l'espace aérien? Ou devront-ils se déplacer vers les Pays-Bas, par exemple?

Alors que des fonds sont débloqués au niveau européen pour la mobilité militaire, l'intervenant identifie des opportunités pour le transport de marchandises et le transport de passagers également.

La sécurité routière est un choix politique. Pour le groupe Ecolo-Groen, la phrase "la conduite sous influence n'est plus tolérée dans notre société" dans la Note de politique générale est bien synonyme de tolérance zéro. Le ministre va-t-il réellement étudier les possibilités de ramener le taux d'alcoolémie à zéro? Selon les statistiques, un verre, ça compte déjà!

Au sujet de la lutte contre les récidivistes, quelles ambitions concrètes pouvons-nous encore attendre cette année?

Enfin, l'intervenant invite à la réflexion sur les trottinettes électriques, qui sont impliquées dans de plus en plus d'accidents. Le ministre va-t-il impliquer les villes dans la résolution de ce problème?

Madame Sarah Schlitz (Ecolo-Groen) tient à souligner d'emblée les éléments positifs, en particulier la continuité assurée avec les projets lancés sous la législature précédente. Elle cite notamment la vision 2040, les contrats ferroviaires et leurs objectifs en matière d'accessibilité, de ponctualité, d'extension de services et d'augmentation de la part modale, le plan fret élaboré en collaboration avec le monde de l'entreprise, le projet *All for Zero* pour réduire le nombre de victimes sur les routes, le contrat de gestion avec skeyes pour diminuer l'impact environnemental de l'aviation, ainsi que les *Smart Mobility Awards*.

Cette continuité est essentielle, car les transformations en matière de mobilité ne peuvent s'opérer sur une seule législature. Lorsqu'une impulsion est donnée avec des budgets, des objectifs clairs et des contrats de gestion, cela envoie un signal fort à la population et aux entreprises. Elle se réjouit donc que le ministre n'ait pas suivi l'exemple de son homologue wallon, qui a brutalement mis fin à des projets d'extension du tram, créant un chaos

abrupt heeft stopgezet, wat tot een geldverslindende chaos heeft geleid en het vertrouwen van de burgers en de bedrijven in politieke beslissingen heeft geschaad.

Zij wijst evenwel op een grote tegenstrijdigheid tussen de uitgesproken ambities en de beschikbare begrotingsmiddelen. Hoe kunnen de vastgelegde doelstellingen worden bereikt met minstens 600 miljoen euro minder? Daar wordt geen duidelijke uitleg voor gegeven, wat zeer zorgwekkend is.

Sommige van de in de nota genoemde projecten acht de spreekster problematisch. Het *one-man-car*-project is een provocatie aan het adres van de NMBS en haar personeel. Het vormt ook een bedreiging voor de veiligheid van de reizigers, vooral van vrouwen. De aanwezigheid van een begeleider is essentieel in de strijd tegen gendergerelateerd geweld op het openbaar vervoer, een strijd die de Ecolo-Groenfractie tijdens de vorige legislatuur actief heeft gevoerd.

Mevrouw Schlitz uit voorts kritiek op de aangekondigde ontbinding van HR Rail. Het risico bestaat dat die ontbinding de links tussen de NMBS en Infrabel zal uitwissen en aldus de loopbanen van het spoorwegpersoneel zal bemoeilijken. Hoe zit het met het statuut van het NMBS-personeel? Dat statuut is een van de belangrijke garanties voor het behoud van de kwaliteit van het werk en van het unitaire karakter van de NMBS. Door in te stemmen met die hervorming volgt de minister de logica van de geleidelijke ontmanteling van het overheidsbedrijf, een oude droom van de N-VA, die deel uitmaakt van een bredere strategie van regionalisering.

De spreekster heeft ook grote bedenkingen bij de invoering van een spoorlijnenkadaster dat de NMBS zou moeten opstellen op basis van het aantal reizigers. Wat is de meerwaarde van een dergelijke oefening, tenzij het de bedoeling is de afschaffing van haltes en stations voor te bereiden? De spreekster betwijfelt dat dergelijk kadaster zou kunnen leiden tot de creatie van nieuwe stations. In de huidige besparingscontext valt te vrezen dat net daar zal worden bezuinigd.

Mevrouw Schlitz vindt dat men de NMBS beter de opdracht zou geven om de catalogus van digitale treinpaden van Infrabel af te werken, in plaats van tijd en middelen te besteden aan een project dat het treinaanbod nog schraler dreigt te maken.

De minister toont zich bereid met de gewesten samen te werken, wat onontbeerlijk is op een gebied dat dermate transversaal is als mobiliteit. De spreekster oppert trouwens een eerste concreet agendapunt voor de volgende Interministeriële Conferentie: de mobiliteit van de inwoners van Herstal en Seraing. Toen de tram

coûteux et une perte de confiance des citoyens et des entreprises envers les décisions politiques.

Elle relève toutefois une contradiction majeure entre les ambitions affichées et les moyens budgétaires disponibles. Comment atteindre les objectifs fixés avec au minimum 600 millions d'euros en moins? Aucune explication claire n'est donnée à ce sujet, ce qui soulève de sérieuses inquiétudes.

Certains projets mentionnés dans la note sont jugés problématiques. Le projet "One Man Car" est une provocation envers la SNCB et son personnel. Il s'agit aussi d'une menace pour la sécurité des voyageurs, en particulier des femmes. La présence d'un accompagnateur est essentielle pour lutter contre les violences de genre dans les transports, un combat porté activement par le groupe Ecolo-Groen lors de la précédente législature.

La dissolution annoncée d'HR Rail est également critiquée. Elle risque de réduire les passerelles entre la SNCB et Infrabel, et de compliquer les parcours professionnels des travailleurs du rail. Qu'en est-il du statut des travailleurs de la SNCB? Il fait partie des garanties importantes pour le maintien de la qualité de l'emploi et du caractère unitaire de la SNCB. En acceptant cette réforme, le ministre s'inscrit dans une logique de démantèlement progressif de l'entreprise publique, un vieux rêve de la N-VA, qui s'inscrit dans une stratégie plus large de régionalisation.

La réalisation d'un cadastre des lignes, demandé à la SNCB sur base de la fréquentation, suscite également de fortes réserves. Quelle est la plus-value d'un tel exercice, si ce n'est de préparer la suppression de points d'arrêt et de gares? L'intervenante doute que cela pourrait mener à la création de nouvelles gares. Dans un contexte de restrictions budgétaires, il est à craindre que ce soit précisément là que les économies seront réalisées.

Mme Schlitz estime qu'il serait plus pertinent de confier à la SNCB la mission de finaliser le catalogue des sillons numériques d'Infrabel, plutôt que de consacrer du temps et des ressources à un projet qui risque de fragiliser encore davantage l'offre ferroviaire.

Le ministre affiche la volonté de collaborer avec les régions, ce qui est indispensable dans un domaine aussi transversal que la mobilité. L'intervenante propose d'ailleurs un premier sujet concret à inscrire à l'ordre du jour de la prochaine Conférence Interministérielle: la mobilité des habitants de Herstal et de Seraing. Alors que le tram

in Luik werd ingehuldigd, konden de inwoners van die gemeenten niet deelnemen aan de festiviteiten omdat de geplande uitbreidingen waren stopgezet. De spreker licht de situatie toe van de bewoners van de wijk Les Trixhes te Flémalle. Die moeten nu twee bussen en een tram nemen om in het centrum van Luik te raken, terwijl één overstap voldoende zou zijn geweest met de oorspronkelijk geplande uitbreidingen.

Dat gevoel van achterstelling wordt versterkt door het uitblijven van de implementatie van bussen met een hoog dienstniveau, die het schrappen van de uitbreidingen hadden moeten compenseren. Er is geen enkel concreet teken meer van die projecten, terwijl was aangekondigd dat ze in de zeer nabije toekomst zouden worden uitgevoerd. De spreker benadrukt dat de dynamiek van overdracht van diensten van de NMBS aan gewestelijke operatoren al meer dan tien jaar aan de gang is. Daarbij worden spoorlijnen afgestoten en overgenomen door succesvolle buslijnen.

In die context vindt ze dat de NMBS een rol te spelen heeft in de verbetering van het aanbod tussen Herstal en Seraing. Vandaag moet een pendelaar die in Luik-Guillemins aankomt soms 20 minuten wachten op een aansluiting naar Brussel. Dergelijke situaties zouden snel kunnen worden verbeterd, zonder dat er veel financiële middelen voor nodig zijn.

Mevrouw Schlitz benadrukt dat bepaalde goedkope maatregelen toch een aanzienlijke impact kunnen hebben. Bij wijze van voorbeeld haalt ze meer preventie tegen rijden onder invloed en de uitbouw van nachttreinen aan. Die vorm van vervoer, die in heel Europa sterk in opkomst is, ontbreekt volledig in de ministeriële nota. Nochtans zijn daarvoor geen rechtstreekse investeringen van de federale overheid nodig, maar wel een politieke wil om de internationale contacten nieuw leven in te blazen en de bestaande mogelijkheden te verkennen.

Wat fietsen betreft, deelt de spreker de bezorgdheid van haar collega. De oproepen tot het indienen van projecten zijn doeltreffend gebleken, maar de toekomst ervan lijkt onzeker. Het gebruik van de term "evaluatie" in de nota doet vrezen voor een verkapte afschaffing. Het lid wacht af of die projecten opnieuw zullen worden opgestart dan wel zullen worden stopgezet.

De spreker benadrukt bovendien de noodzaak om de grensoverschrijdende samenwerking op fietsgebied te versterken. Het kwaliteitsverschil tussen de Belgische (Waalse) en Nederlandse infrastructuur is schrijnend, soms zelfs beschamend. Het wordt tijd dat Franstalig België ophoudt de zwakke schakel te zijn in het internationale fietsnetwerk.

a été inauguré à Liège, les habitants de ces communes n'ont pas pu participer à la fête, en raison de l'abandon des extensions prévues. Elle évoque notamment la situation des habitants des Trixhes à Flémalle, qui doivent désormais prendre deux bus et un tram pour rejoindre le centre de Liège, alors qu'un seul changement aurait suffi avec les extensions initialement prévues.

Ce sentiment de relégation est renforcé par l'absence de mise en œuvre des bus à haut niveau de service (BHNS), censés compenser l'abandon des extensions. Aucune trace concrète de ces projets n'est encore visible, alors qu'ils étaient annoncés comme imminents. Elle souligne que cette dynamique de transfert de services de la SNCB vers les opérateurs régionaux est déjà à l'œuvre depuis plus d'une décennie, avec des lignes ferroviaires abandonnées et reprises par des lignes de bus à succès.

Dans ce contexte, elle estime que la SNCB a un rôle à jouer pour améliorer l'offre entre Herstal et Seraing. Aujourd'hui, un navetteur qui arrive à la gare des Guillemins doit parfois attendre 20 minutes pour une correspondance vers Bruxelles. Ce type de situation pourrait être amélioré rapidement, sans nécessiter de moyens financiers importants.

Mme Schlitz insiste sur le fait que certaines mesures peu coûteuses peuvent néanmoins avoir un impact significatif. Elle cite, à titre d'exemple, le renforcement de la prévention contre l'abus d'alcool au volant, ou encore le développement du train de nuit. Ce mode de transport, en plein essor à l'échelle européenne, est totalement absent de la note ministérielle. Pourtant, il ne nécessite pas d'investissement direct du fédéral, mais bien une volonté politique de relancer les contacts internationaux et d'explorer les opportunités existantes.

Sur le cyclisme, l'intervenante partage les interrogations exprimées par son collègue. Les appels à projets ont montré leur efficacité, mais leur avenir semble incertain. L'usage du terme "évaluation" dans la note laisse craindre une suppression déguisée. Elle attend de voir si ces projets seront relancés ou abandonnés.

Elle insiste également sur la nécessité de renforcer la coopération transfrontalière en matière cyclable. La différence de qualité entre les infrastructures belges (wallonnes) et néerlandaises est flagrante, parfois même embarrassante. Il est temps que la Belgique francophone cesse d'être le maillon faible du réseau cyclable international.

Het bestrijden van straatracen en het verbeteren van de verkeersveiligheid worden ook genoemd als belangrijke hefboomen om het vertrouwen van fietsers te vergroten en hen aan te moedigen (opnieuw) de fiets te nemen. Tot slot betreurt het lid het gebrek aan concrete projecten ten behoeve van voetgangers. Er wordt een ambitie uitgesproken, maar die wordt niet vertaald naar operationele doelstellingen. Het opstellen van een voetgangersplan, naar het voorbeeld van het plan BeCyclist, is het onderzoeken waard. De spreekster is verbaasd dat dergelijk plan nog niet op de prioriteitenlijst van de minister staat, maar hoopt dat het de komende jaren zal worden uitgewerkt.

Mevrouw Irina De Knop (Open Vld) merkt op dat de minister een vat vol goede intenties is die alle uitdagingen wil aanpakken. De middelen in de begroting zijn echter onvoldoende voor zijn ambitieuze doelstellingen. Er moet 50 miljoen euro worden bespaard. Waar denkt de minister die besparing precies te vinden? Hij zegt een specifiek voorstel te hebben gedaan aan de NMBS en Infrabel. De Open Vld-fractie wil daar graag kennis van nemen.

In het kader van financiële transparantie zal de FOD Mobiliteit een nieuwe rapportering invoeren die kosten en opbrengsten per spoorlijn opsplijt. De Open Vld-fractie vindt dit een goed initiatief, maar wat beoogt de minister daarmee? Zal dit impact hebben op welke lijnen in de toekomst prioriteit krijgen?

De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven publiceerde een advies omtrent de obstakels die er zijn op weg naar een geïntegreerd openbaar vervoerssysteem. Volgens hen ontbreekt het vandaag aan een stabiel gemeenschappelijk beleidsvisie. Deze kwestie zal worden voorgelegd aan de interministeriële conferentie. Welke concrete resultaten verwacht de minister en met welke timing? Een eventuele sluiting van stations en haltes ligt gevoelig. Zijn er reeds sluitingen van stations gepland in 2025 en met welke stakeholders zal daarover worden overlegd?

Kan een gedeeltelijke privatisering van de NMBS er niet voor zorgen dat ze klaar is voor concurrentie in 2033? De N-VA-fractie wil het belang van de staat afbouwen tot 51 %. Waarom wordt dit niet geconcretiseerd in de beleidsnota?

Kan de minister bevestigen dat er geen statutaire aanwervingen meer zullen gebeuren bij HR Rail?

Welke doelstellingen voor toegankelijkheid wil de minister aanscherpen ten opzichte van het beheerscontract?

La lutte contre le rodéo urbain et l'amélioration de la sécurité routière sont également évoquées comme des leviers importants pour renforcer la confiance des cyclistes et encourager leur (re)mise en selle. Enfin, elle regrette l'absence de projets concrets en faveur des piétons. Une ambition est mentionnée, mais sans traduction opérationnelle. La création d'un plan piéton, sur le modèle du plan Bicycliste, est une piste à explorer. Elle s'étonne que cela ne figure pas encore dans les priorités du ministre, tout en espérant que ce soit développé dans les années à venir.

Mme Irina De Knop (Open Vld) remarque que le ministre déborde de bonnes intentions et aspire à relever tous les défis. Malheureusement, les moyens inscrits dans le budget ne sont pas à la hauteur de ses ambitieux objectifs. Une économie de 50 millions d'euros doit être réalisée. Où le ministre compte-t-il la trouver, au juste? Il dit avoir fait une proposition concrète à la SNCB et à Infrabel; le groupe Open Vld souhaiterait en prendre connaissance.

Dans un souci de transparence financière, le SPF Mobilité va adopter une nouvelle forme de rapportage répartissant les coûts et les recettes par ligne ferroviaire. Le groupe Open Vld salue l'initiative, mais s'interroge sur les intentions du ministre. Est-ce que cela se reflétera, à l'avenir, dans le choix des lignes prioritaires?

Le Conseil central de l'économie a publié un avis sur les obstacles dans la mise en place d'un système intégré de transports en commun. Selon lui, une vision politique commune stable fait encore défaut aujourd'hui. La Conférence interministérielle de la Mobilité va être saisie de la question. Quels résultats concrets le ministre en attend-il, et à quelle échéance? La fermeture éventuelle de gares ou d'arrêts est une question sensible. Des fermetures de gares sont-elles déjà prévues en 2025? Quelles seront les parties impliquées dans les concertations?

Une privatisation partielle ne permettrait-elle pas à la SNCB d'être prête pour faire face à la concurrence en 2033? Le groupe N-VA souhaite réduire la participation publique à 51 %. Pourquoi la note de politique générale n'y réserve-t-elle aucune suite concrète?

Le ministre peut-il confirmer qu'il n'y aura plus de recrutements statutaires chez HR Rail?

Quels objectifs d'accessibilité le ministre souhaite-t-il préciser par rapport au contrat de gestion?

Na 30 dagen staking is duidelijk dat er een ondergrens nodig is bij gegarandeerde dienstverlening. Is de minister bereid een evaluatie te maken van het bestaande systeem?

Voor de IJzeren Rijn kan de defensiefocus een hefboom zijn om Nederlands verzet te breken. De spreker valt van haar stoel dat de 60-40-verdeelsleutel nog bestaat. Voor de IJzeren Rijn is dit een dermate strategisch project dat het gek zou zijn dit volgens deze sleutel toe te passen.

Hoe zit het met de hogesnelheidstreinverbinding? Als de minister de trein tot alternatief voor het vliegtuig wil maken, moet er een kwalitatief hoogstaand aanbod zijn.

Over het *one-man-car*-principe is de minister voorzigtiger geworden, ondank dat dit een belangrijke innovatie zou zijn. Wat is de visie van de minister hierop?

Voor de liberalisering van het spoor komt 2032 er heel snel aan. Wat is de precieze timing hierrond? Een stappenplan met *milestones* zou professioneel zijn.

In verband met de pensioenen, wenst te spreker voort te weten wat de inhoud is van het pre-akkoord met de vakbonden.

Voor verkeersveiligheid steunt de Open Vld-fractie de databank van recidivisten. De passage over budgettaire middelen van Justitie is echter weinig geruststellend, gezien de bestaande tekorten binnen dat departement. Waar zal nog geld worden gevonden voor deze databank?

In de beleidsnota is er sprake van het gebruik van intelligente camera's om het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur en eventueel het niet dragen van de veiligheidsgordel te detecteren. Hoe zal de pakkans worden verhoogd voor inbreuken die niet via camera's kunnen worden gedetecteerd?

Hoe kijkt de minister naar beschermingsmiddelen zoals helmen voor gebruikers van bijvoorbeeld elektrische steps?

Om de vliegwet te kunnen realiseren, komt er een werkgroep. Wat is de timing daarvoor en hoe wordt deze samengesteld? Worden ook Brusselse geluidsnormen meegenomen in de discussies? Hoe ziet de minister de koppeling van de herziening van geluidsniveaus en het probleem van off-slot vluchten aan de vliegwet? Hoe ziet de minister de fasering van die verschillende werven? De Brusselse luchthaven is de tweede grootste

Après 30 jours de grève, c'est une évidence: un seuil minimal doit être prévu pour le service garanti. Le ministre est-il disposé à une évaluation du système en vigueur?

Pour le Rhin d'acier, l'accent Défense peut être un levier pour vaincre les résistances néerlandaises. L'intervenante est stupéfaite d'apprendre que la clé de répartition 60-40 existe toujours. Le Rhin d'acier est un projet tellement stratégique qu'il serait insensé de l'y appliquer.

Qu'en est-il de la connexion ferroviaire à grande vitesse? Si le ministre veut faire du rail une alternative à l'avion, une offre de qualité est indispensable.

Le ministre est devenu plus prudent vis-à-vis du concept *one-man-car* (la circulation de trains avec un seul homme à bord). Ce serait pourtant une innovation importante. Quel est son point de vue?

Pour la libéralisation du rail, 2032 arrivera très vite. Quel est le calendrier exact prévu? Une feuille de route reprenant les grands jalons serait bienvenue.

En ce qui concerne les pensions, l'intervenante aimerait également savoir en quoi consiste le préaccord avec les organisations syndicales.

En matière de sécurité routière, le groupe Open Vld est favorable à une banque de données des récidivistes. Par contre, l'évocation de moyens budgétaires à dégager par la Justice n'est guère rassurante, sachant combien la Justice a elle-même besoin de fonds actuellement. Où trouvera-t-on encore des moyens pour financer cette banque de données?

La note de politique générale évoque le recours à des caméras intelligentes pour détecter l'utilisation du GSM au volant et éventuellement le non-port de la ceinture de sécurité. Comment augmentera-t-on le constat des infractions qui ne peuvent pas être détectées par des caméras?

Que pense le ministre d'équipements de protection, comme des casques, pour les utilisateurs de trottinettes électriques, par exemple?

Pour faire aboutir la "loi aérienne", un groupe de travail va être créé. Quel est le calendrier prévu et comment ce groupe sera-t-il composé? Les normes de bruit bruxelloises figureront-elles dans les discussions? Comment le ministre conçoit-il l'inclusion de la problématique des vols "hors slot" et de la révision des niveaux de bruit dans la "loi aérienne"? Comment le ministre envisage-t-il l'échelonnement de ces différents chantiers? L'aéroport de

economische motor van het land. Leefbaarheid voor omwonenden moet in balans worden gebracht met economische voordelen.

Is het de bedoeling dat de Federale Staat in de toekomst minder zal betalen voor skeyes? Moeten gebruikers meer betalen, zoals vandaag het geval in Zaventem? Is hierover overleg gepland met de bevoegde Waalse en Vlaamse ministers?

In Wallonië blijkt het digitale verkeerstorenproject al erg goed gevorderd. Ook in Vlaanderen zou die introductie er komen. Wat dan met de Nationale Luchthaven van Zaventem? Kan dit ook daar een mogelijkheid zijn? Is dit iets dat de minister verder kan onderzoeken?

B. Antwoorden van de minister

Inleiding

De regering viert zijn eerste honderd dagen, een symbolisch punt in de lancering van een ambitieus mandaat. Het regeerakkoord kan in een zo kort tijdsbestek niet concreet worden gemaakt, maar de koers is uitgezet. Het beleid sluit aan bij de bestaande instrumenten: de visie op de spoorwegen die samen met de operatoren werd ontwikkeld, de openbare dienst- en prestatieovereenkomsten die met de NMBS en Infrabel werden gesloten en de studie over het toekomstige gecadanceerd dienstenaanbod, de overlegdynamiek die werd gecreëerd in het kader van de Interministeriële Conferentie Mobiliteit, de nieuwe Code van de openbare weg, of de vierde beheersovereenkomst die met skeyes werd gesloten. De beleidsnota geeft toelichting bij de prioriteiten die de regering voor 2025 stelt, overeenkomstig de aangegane verbintenissen en volgens een pragmatische, geleidelijke en strikte aanpak. Het doel is resultaten te boeken.

B.1. Spoor

Ambities waarmaken

De tussentijdse evaluatie is een moment om contracten te actualiseren. Om zich voor te bereiden op de periode na 2032, is er geen andere keuze dan productieve efficiëntie van het systeem en de dienstverlening en dus ook van de inkomsten frontaal aan te pakken. Men moet echte prioriteiten kunnen stellen.

Kosten

Wat de kostenbeheersing in overheidsbedrijven betreft, voorzien de contracten in programma's voor kostenbeheersing. De minister heeft kennis genomen van een nieuwe kostenexplosie in het kader van de voltooiing

Bruxelles est le deuxième moteur économique du pays. Conditions de vie des riverains et intérêts économiques doivent être mises en balance.

Est-il prévu que l'État fédéral paiera moins pour skeyes, à l'avenir? Les utilisateurs devront-ils payer davantage, comme c'est le cas aujourd'hui à Zaventem? Une concertation à ce sujet avec les ministres wallons et flamands compétents est-elle prévue?

En Wallonie, le projet de tours de contrôle digitales est déjà bien avancé. Des tours seraient également introduites en Flandre. Qu'en est-il de l'aéroport national de Zaventem? Des tours digitales pourraient-elles y être déployées également? Le ministre peut-il approfondir la question?

B. Réponses du ministre

Introduction

Le gouvernement célèbre les cent jours de la législature, étape symbolique marquant le lancement d'un mandat ambitieux. L'accord de gouvernement ne peut se concrétiser en si peu de temps, mais les premières orientations sont posées. L'action s'inscrit dans la continuité des instruments existants: la vision rail élaborée avec les opérateurs, les contrats de service public et de performance conclus avec la SNCB, Infrabel et l'étude sur la future offre de service cadencée, les dynamiques de concertation instaurées dans le cadre de la Conférence Interministérielle Mobilité, le nouveau Code de la voie publique, ou encore le quatrième contrat de gestion signé avec skeyes. La note de politique générale décline les priorités du gouvernement pour 2025, en cohérence avec les engagements pris, mais aussi dans une approche pragmatique, progressive et rigoureuse. L'objectif est de produire des résultats.

B.1. Chemins de fer

Concrétiser les ambitions

L'évaluation intermédiaire offre l'occasion d'actualiser les contrats. Pour se préparer à la période postérieure à 2032, il n'y a pas d'autre choix que de s'attaquer de front à l'efficacité productive du système, du service et donc aussi des recettes. Il faut pouvoir fixer de vraies priorités.

Coûts

Les contrats de gestion des entreprises publiques prévoient des dispositifs de maîtrise des coûts. Le ministre a pris connaissance d'une nouvelle explosion des coûts dans le cadre de l'achèvement du projet RER. Compte

van het GEN-project. Gezien de hoogte van de uitgaven dient een externe audit van het budgetbeheer binnen Infrabel te worden overwogen. Een overschrijding van 1,3 miljard euro boven op het geïndexeerde bedrag betekent 1,3 miljard euro aan publieke middelen – geld dat afkomstig is van de burgers. De resultaten van deze audit zullen een duidelijker beeld geven van de situatie op het vlak van goed bestuur. Als het rapport tekortkomingen aan het licht brengt, zal dat richtinggevend zijn voor verdere actie.

Afschaffing en stiptheid van de treinen

Eerst moet de gelegenheid worden gecreëerd om het probleem van de afgeschafte treinen sereen te bespreken. Er liggen twee belangrijke momenten in het verschiet: enerzijds de vervoerovereenkomst tussen Infrabel en de NMBS die ten einde loopt en in het kader waarvan het probleem van de afgeschafte treinen zal kunnen worden besproken. Anderzijds zal de onderhandelingsfase van de prestatieovereenkomst via de tussentijdse evaluatie de gelegenheid bieden nieuwe prestatie-indicatoren vast te stellen waarmee die pijnpunten in rekening kunnen worden gebracht.

De minister hoopt te kunnen rekenen op de steun van de bestuurders van beide overheidsbedrijven, die de zorgwekkende cijfers met betrekking tot deze afschaffingen niet kunnen negeren.

Beslissing van de Raad van State

De beslissing betekent niet noodzakelijk dat de openbare aanbestedingsprocedure helemaal moet worden overgedaan. Het komt de NMBS toe te bepalen hoe ze wil reageren op de opschortingsbesluiten om de onderaannemer van haar voorkeur aan te wijzen.

Aangaande het aanmoedigen om met Belgische ondernemingen te werken, wil de minister wijzen op een fundamenteel beginsel van het Europees recht: in geen geval mag een bijzonder bestek op welke manier ook een beding van “nationale voorkeur” bevatten, waardoor een Belgische onderaannemer zou worden bevoordeeld ten aanzien van een onderaannemer uit een ander Europees land.

Dat neemt niet weg dat milieuoverwegingen, met name op het gebied van de koolstofvoetafdruk, in het bestek mogen worden opgenomen. Het is bijvoorbeeld mogelijk om bedingen op te nemen die de minst vervuilende productieprocessen bevorderen. Deze eisen moeten echter altijd stroken met het Europese juridische kader waarbinnen alle grote industriële overheidsopdrachten van de NMBS vallen.

tenu de l'ampleur des dépenses, il faut envisager un audit externe de la gestion budgétaire au sein d'Infrabel. Un dépassement de 1,3 milliard d'euros par rapport au montant indexé, cela représente 1,3 milliard d'euros d'argent public provenant des citoyens. Les résultats de cet audit donneront une idée plus claire de la situation en matière de bonne gouvernance. Si le rapport met au jour des dysfonctionnements, il en sera tenu compte pour orienter les mesures ultérieures.

Suppression et ponctualité des trains

Il faut d'abord se donner l'opportunité de discuter sereinement des questions liées aux suppressions. Deux moments clés vont se présenter: d'une part, la convention de transport entre Infrabel et la SNCB qui arrive à son terme, et dans le cadre de laquelle les questions de suppressions de trains pourront être abordées. D'autre part, l'étape de la négociation du contrat de performance, via la révision à mi-parcours, offrira l'opportunité de définir de nouveaux indicateurs de performance susceptibles de prendre en compte ces problématiques.

Le ministre espère pouvoir compter sur le soutien des administrateurs des deux entreprises publiques, qui ne peuvent ignorer les chiffres préoccupants relatifs à ces suppressions.

Décision du Conseil d'État

La décision n'impose pas nécessairement de relancer la procédure de marché public depuis le début. Il appartiendra à la SNCB de définir la manière dont elle entend répondre aux arrêts de suspension, pour désigner le soumissionnaire préférentiel.

En ce qui concerne la question de l'encouragement à travailler avec des entrepreneurs belges, le ministre tient à rappeler un principe fondamental du droit européen: un cahier spécial des charges ne peut en aucun cas, de près ou de loin, contenir une clause de “préférence nationale” qui conduirait à privilégier un soumissionnaire belge au détriment d'un soumissionnaire européen.

Cela étant dit, des préoccupations environnementales, notamment en matière d'empreinte carbone, peuvent tout à fait être intégrées dans un cahier des charges. Il est possible, par exemple, d'y inclure des clauses valorisant les processus de production les moins polluants. Toutefois, ces exigences doivent toujours respecter le cadre juridique européen dans lequel s'inscrivent tous les marchés publics industriels d'envergure lancés par la SNCB.

Doeltreffendheid

Uiteraard komt het erop aan de realiteit voor ogen te houden en de essentiële contractuele verbintenissen inzake dienstverlening aan de reiziger te vrijwaren. Een heel aantal verbintenissen en investeringen loopt evenwel vertraging op en bovendien blijven de financiële resultaten onder de initiële ramingen.

Een prioritering op basis van objectieve elementen dient zich dan ook aan, met de volgende aspecten als leidraad:

- het niveau van de dienstverlening aan de klant en de aantrekkelijkheid van het spoor, zowel voor reizigers- als vrachtvervoer;
- de realisatie en uitbreiding van productiviteitswinsten en schaalvoordelen overall waar dat mogelijk is;
- het aanboren van nieuwe commerciële inkomsten, die kunnen worden geherinvesteerd in het spoorwegsysteem.

Vervoersplannen

Zoals in andere dichtbevolkte Europese landen is in België de treindienstregeling al grotendeels gecadanceerd. Helemaal nieuw is dat dus niet, ook al zijn er soms nogal wat uitzonderingen. Algemeen genomen leidt het systematiseren van dienstregelingen tot een doeltreffendere industrie en een aantrekkelijker treinaanbod voor de klanten. Het rollend materieel, het personeel en de infrastructuur worden de hele dag door regelmatig gebruikt, waardoor inactiviteit tussen de diensten wordt beperkt. De reizigers kunnen bovendien rekenen op een systematische, geordende, bevattelijke en flexibele mobiliteitsoplossing. Dat is des te relevanter nu de vraag enigszins lijkt af te vlakken tijdens de spitsuren (al is ze nog steeds groot) en aanzienlijk toeneemt erbuiten; een interessante wending voor zowel de industriële doeltreffendheid als voor de gebruikers.

Een en ander geldt nog meer in de eerstvolgende hogere fase, met een maximale systematisering van de aansluitingen, zowel binnen het treinaanbod als tussen de trein en andere vervoersmiddelen. Dat is meteen ook het onderwerp van de studie die de FOD thans in samenwerking met Infrabel en de NMBS voert naar de haalbaarheid van de geïntegreerde dienstverlening. Die vervlechting is een belangrijke stap in de evolutie van het aanbod en met het oog op de juiste investeringskeuzes, zowel voor het reizigers- als voor het vrachtvervoer. Door duurzame samenhang te scheppen worden de

Efficacité

Il s'agit évidemment de tenir compte de la réalité et de préserver les engagements essentiels des contrats en termes de service rendu aux clients. On doit aussi par ailleurs constater des retards de mise en œuvre pour toute une série d'engagements et d'investissements ainsi que des résultats financiers au-delà des prévisions initiales.

Il y a donc lieu de prioriser, sur la base d'éléments objectifs, avec comme boussole:

- le niveau de services aux clients et l'attractivité des solutions ferroviaires, tant pour les voyageurs que pour le fret;
- la réalisation et le renforcement de gains de productivité et d'économies d'échelle partout où c'est possible;
- la recherche de recettes commerciales supplémentaires qui peuvent être réinvesties dans le système ferroviaire.

Plans de transport

Les horaires des trains fonctionnent déjà dans une large mesure sur une base cadencée en Belgique comme dans la plupart des pays européens denses. Ce n'est donc pas entièrement nouveau même s'il y a parfois pas mal d'exceptions. Globalement, systématiser les horaires constitue à la fois un levier d'efficacité industrielle et un élément important de l'attractivité de l'offre ferroviaire pour les clients. Le matériel roulant, le personnel et l'infrastructure sont utilisés de manière régulière tout au long de la journée en limitant les temps morts entre les services. Et les clients disposent d'une solution de mobilité systématique, hiérarchisée, facile à mémoriser et flexible dans son usage. C'est d'autant plus pertinent que la demande tend à se lisser un peu en heure de pointe, même si elle reste évidemment importante, et à augmenter significativement en dehors. C'est une évolution intéressante et pour l'efficacité industrielle et pour les usagers.

C'est encore plus vrai si on passe à l'étape supérieure avec une systématisation, autant que possible, des correspondances tant entre les trains qu'entre trains et les autres transports publics. C'est bien l'objet de l'étude en cours au niveau du SPF, et qui associe Infrabel et la SNCB, sur la faisabilité de l'horaire intégré. Il s'agit d'une étape importante pour générer une direction en fonction de faire évoluer l'offre et effectuer les bons choix d'investissements, pour les voyageurs mais aussi pour le fret. Et donc de garantir la bonne utilisation des deniers publics en créant de la cohérence dans le temps: une

overheidsmiddelen bovendien beter aangewend. Dat vergt allereerst een strategische langetermijnvisie die de bakens uitzet voor het gebruik van het net en die vervolgens stapsgewijs moet worden geïmplementeerd in de verschillende vervoersplannen van de NMBS en van de andere operatoren, die elkaar daardoor wederzijds versterken.

Rollend materieel in de Kempen

De toewijzing van het rollend materieel aan de verschillende lijnen is een operationele kwestie. De algemene verjonging van de treinvloot is een van de zwaartepunten van het meerjareninvesteringsplan en moet ten goede komen aan het hele land en dus ook de Kempen en aan alle reizigers, uiteraard gelet op technische beperkingen en op doeltreffendheidsdoelstellingen voor de industrie.

Parlement

Het Parlement beschikt over de nodige bevoegdheid en legitimiteit om het management van de overheidsbedrijven te horen over zijn industriële en commerciële koers, met name inzake de gewenste ontwikkeling van het vervoersplan. De minister zal er nauwlettend op toezien dat de in het openbaredienstcontract vastgelegde doelstellingen worden gerealiseerd.

Sociaal voorakkoord

Er is samengezeten met de vakbonden en dat verliep heel constructief. Momenteel wordt het voorakkoord besproken binnen de vakorganisaties, die van hun achterban het akkoord moeten zien te verkrijgen over de inhoud van de erin vervatte maatregelen. Vervolgens zal worden onderzocht in hoeverre de noodzakelijke wetwijzigingen kunnen worden doorgevoerd, zodat ze binnen de in het voorakkoord vastgestelde termijnen kunnen worden geïmplementeerd.

In het voorakkoord worden de verworven rechten van het personeel, ongeacht of het wordt overgeplaatst, volledig behouden. Dat omvat met name het behoud van anciënniteit, het loon en alle verworven voordelen. Er is bovendien overeengekomen dat er op basis van die overdracht geen ontslag of beëindiging van de samenwerking zal plaatsvinden. De minister kan dus zeggen dat zulks niet ten koste van het personeel zal gaan.

Personeel

De minister wacht op de feedback van de vakbonden. Hij kan zich niet uitspreken over de inhoud van een voorakkoord zolang hij nog niet van alle betrokkenen de goedkeuring heeft ontvangen. Sinds het begin van de

vision stratégique à long terme qui fixe la direction et les grandes orientations sur l'utilisation du réseau, ensuite la mise en œuvre par étape notamment dans les différents plans de transport de la SNCB mais aussi des autres opérateurs, et bien entendu des boucles de rétroaction.

Matériel roulant en Campine

L'affectation du matériel roulant aux différentes lignes est une question opérationnelle. Le rajeunissement global de la flotte de matériel roulant est un des éléments importants du plan pluriannuel d'investissement et doit profiter à l'ensemble du territoire, donc aussi à la Campine, et à l'ensemble des usagers, en tenant compte évidemment des contraintes techniques et des objectifs d'efficacité industrielle.

Parlement

Le Parlement a toutes les capacités et la légitimité pour interroger le management des entreprises publiques sur ses orientations industrielles et commerciales, notamment en ce qui concerne l'évolution souhaitée du plan de transport. Le ministre sera attentif à la réalisation des objectifs fixés dans le contrat de service public.

Préaccord social

Une rencontre a eu lieu avec les syndicats et cela s'est fait de manière tout à fait constructive. Le préaccord est actuellement discuté au sein des organisations syndicales qui doivent recueillir l'avis de leur base sur le contenu des mesures prévues dans ce préaccord. Ensuite, il sera examiné dans quelle mesure les modifications législatives nécessaires peuvent être mises en œuvre de façon à ce qu'elles puissent être mises en œuvre dans les délais prévus dans le préaccord.

Dans le préaccord, les droits acquis du personnel, qu'il soit transféré ou non, sont intégralement préservés. Cela comprend notamment le maintien de l'ancienneté, de la rémunération et de l'ensemble des avantages acquis. Il est par ailleurs convenu qu'il n'y aura pas de licenciement ou de fin de collaboration basée sur ce transfert. Je peux donc dire que cela ne se fera au "détriment" du personnel.

Personnel

Le ministre est en attente du retour des organisations syndicales. Il ne peut pas s'exprimer sur le contenu d'un préaccord tant qu'il n'a pas reçu la validation de l'ensemble des parties concernées. Depuis le début de

legislatuur heeft de minister laten zien dat hij openstaat voor overleg. Hijzelf heeft de sociale dialoog opgestart en versneld toen hij vond dat er *common ground* met de overheidsbedrijven en de vakbonden moest worden gevonden.

De bal ligt nu bij de vakbonden, die de huidige context perfect kennen; alsook de uitdagingen die verband houden met het voorbereiden van de sector op de periode na 2032.

De minister onthoudt zich van elke commentaar over de rechtszaken tegen HR Rail met betrekking tot de behandeling van haar personeel, aangezien dat dossier momenteel bij justitie ligt.

Pensioenen

De vragen over de pensioenen vallen onder de bevoegdheid van de minister van Pensioenen.

Nieuw tariefaanbod van de NMBS

De nieuwe tariefstructuur, die de voordelige tarieven waarin het openbaredienstcontract voorziet voor bepaalde doelgroepen – jongeren, senioren en mensen met een RVT-statuuut – implementeert en harmoniseert, en nieuwe voordelen introduceert voor klanten die geregeld gebruikmaken van de trein, werd in februari door de NMBS beslist en zal voor het einde van het jaar worden gelanceerd, na een grote communicatiecampagne om het nieuwe aanbod te duiden en te promoten.

Reizen met de trein zal over het algemeen aantrekkelijker worden en veelal ook goedkoper. Een aandachtspunt is het gebruiksgemak voor de gebruiker.

Toegankelijkheid – Inclusieve mobiliteit

Er wordt overlegd met de NMBS om ervoor te zorgen dat het Masterplan toegankelijkheid ten uitvoer wordt gelegd. De mogelijkheid tot bijsturing, met name rekening houdend met de *mid-term review* waarin het openbaredienstcontract van de NMBS voorziet, zal in een later stadium worden onderzocht. De minister zal erop aandringen dat de NMBS en Infrabel duidelijke plannen opstellen.

Inzake inclusieve mobiliteit zal de minister zich baseren op de bestaande samenwerkingsprocessen op verschillende niveaus, inzonderheid de Interministeriële Conferentie Mobiliteit. De studie die thans wordt afgerond door de FOD over de nadere regels voor de implementatie van de gecadanceerde dienstregeling zal een ander

la législature, il a démontré son ouverture à la concertation. C'est lui-même qui a organisé le processus de dialogue social et l'a accéléré lorsqu'il a estimé qu'il était essentiel de trouver une voie commune avec les entreprises publiques et les syndicats.

La balle est désormais dans le camp des organisations syndicales, qui connaissent parfaitement le contexte actuel ainsi que les enjeux liés à la préparation du secteur à l'après 2032.

En ce qui concerne les actions en justice contre HR Rail sur le traitement de son personnel, le ministre s'abstiendra de tout commentaire, s'agissant d'une problématique qui se trouve sur la table de la Justice.

Pensions

Les questions relatives aux pensions sont du ressort du ministre ayant les pensions dans ses attributions.

Nouvelle offre tarifaire de la SNCB

La nouvelle grille tarifaire d'une part met en œuvre et harmonise les tarifs avantageux prévus dans le contrat de service public pour certains publics cibles, les jeunes, les seniors et les personnes titulaires du statut Bim, et d'autre part introduit de nouveaux avantages pour les clients qui utilisent le train régulièrement, a été décidée en février par le la SNCB et sera lancée avant la fin de l'année, après une campagne de communication importante pour accompagner et promouvoir la nouvelle offre.

L'utilisation du train sera globalement plus intéressante et dans la plupart des cas moins chère. Un point d'attention est la facilité d'utilisation pour l'utilisateur.

Accessibilité – Mobilité inclusive

Le dialogue est mené avec la SNCB pour s'assurer de la mise en œuvre de masterplan accessibilité. La possibilité de le faire évoluer, compte tenu notamment *du mid-term review* prévu dans le contrat de service public de la SNCB, sera étudié dans un deuxième temps. Le ministre insistera auprès de la SNCB et d'Infrabel pour qu'ils établissent des plans clairs.

En ce qui concerne la mobilité inclusive, le ministre va s'appuyer sur les processus de collaboration existants à différents niveaux et notamment la Conférence interministérielle de la mobilité. L'étude en cours de finalisation au sein du SPF sur les modalités de mise en œuvre de l'horaire cadencé sera un autre outil pour tendre vers

instrument vormen om naar die inclusieve mobiliteit te streven. De resultaten van die studie worden tegen juni verwacht.

In antwoord op de vraag over het ontbreken van het woord “loket” in de beleidsnota, alsook over het recht op mobiliteit zonder een beroep te moeten doen op digitale hulpmiddelen en de noodzaak om elke vorm van prijsdiscriminatie te voorkomen, wijst de minister erop dat die zaken behoren tot wat hij de essentie vindt: de toegang tot mobiliteit waarborgen voor eenieder, ook voor wie geen toegang heeft tot digitale hulpmiddelen of niet vertrouwd is met het gebruik ervan.

Het klopt dat de termen “loket” en “cash” niet uitdrukkelijk in de beleidsnota worden vermeld. Dat betekent echter niet dat die aspecten worden veronachtzaamd of over het hoofd worden gezien. Al in de inleiding van de beleidsnota benadrukt de minister dat een op de vijf Belgen zich in een precaire situatie bevindt wat mobiliteit betreft, als gevolg van financiële, technologische of fysieke beperkingen. Die werkelijkheid vereist een volledig inclusief beleid, waarbij het recht op mobiliteit onafhankelijk van de toegang tot digitale technologieën wordt uitgeoefend.

In die geest werden tal van maatregelen opgenomen in de beleidsnota, erop gericht een maximale toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor alle gebruikersprofielen te garanderen. De minister verwijst met name naar de verbintenis van de NMBS om haar tarieven tegen eind 2025 te moderniseren en ze eenvoudiger, duidelijker en eerlijker te maken. Die hervorming strekt ertoe de voordelen voor de meest kwetsbare groepen te behouden en zelfs te versterken: regelmatige gebruikers, jongeren, ouderen en mensen met een laag inkomen.

In die logica geldt geen enkele vorm van prijsdiscriminatie als een duidelijk richtsnoer: het distributiekanaal – fysiek of digitaal – mag geen invloed hebben op de prijs die de reiziger uiteindelijk betaalt. Gelijke behandeling is de kern van de openbare dienstverlening.

De minister benadrukt tevens dat er meerdere kanalen moeten blijven bestaan om toegang te krijgen tot informatie en diensten, met name voor personen met een handicap, ouderen of gebruikers die geen smartphone of computer hebben. De NMBS heeft zich ertoe verbonden haar middelen voor realtimecommunicatie te diversifiëren en meer ondersteuning te bieden in de stations. Er is geen sprake van een afschaffing van de mogelijkheid om contant te betalen of om toegang te krijgen tot vervoersbewijzen via fysieke loketten zolang er geen gelijkwaardige en inclusieve alternatieven zijn.

cette mobilité inclusive. Les résultats de cette étude sont attendus pour le mois de juin.

En réponse à la question sur l'absence du mot “guichet” dans la note de politique générale, ainsi que sur le droit à la mobilité sans recours aux outils numériques et la nécessité d'éviter toute discrimination tarifaire, le ministre rappelle qu'il s'agit là d'un enjeu fondamental: garantir l'accessibilité de la mobilité pour toutes et tous, y compris pour celles et ceux qui ne disposent pas de moyens numériques ou digitaux, ou qui ne sont pas familiers avec leur utilisation.

Il est exact que les termes “guichet” ou “espèces” ne sont pas explicitement mentionnés dans la note de politique générale. Toutefois, cela ne signifie en rien que ces réalités seraient ignorées ou négligées dans l'action gouvernementale. Dès l'introduction de cette note, le ministre a souligné qu'un Belge sur cinq se trouve aujourd'hui en situation de précarité en matière de mobilité, en raison de contraintes financières, technologiques ou physiques. Cette réalité impose une politique pleinement inclusive, où le droit à la mobilité s'exerce indépendamment de l'accès aux technologies numériques.

C'est dans cet esprit que de nombreuses mesures ont été intégrées à la note, visant à garantir une accessibilité maximale du système de transport public à tous les profils d'utilisateurs. Le ministre fait notamment référence à l'engagement de la SNCB de moderniser son offre tarifaire d'ici fin 2025, afin de la rendre plus simple, plus lisible et plus équitable. Cette réforme vise à préserver, voire renforcer, les avantages pour les publics les plus vulnérables: usagers réguliers, jeunes, aînés et personnes à faibles revenus.

Dans cette logique, l'absence de discrimination tarifaire constitue une ligne directrice claire: le canal de distribution – qu'il soit physique ou numérique – ne peut en aucun cas déterminer le prix payé par le voyageur. L'égalité de traitement est au cœur du service public.

Le ministre insiste également sur la nécessité de maintenir une pluralité de canaux d'accès à l'information et aux services, notamment pour les personnes en situation de handicap, les personnes âgées ou les usagers ne disposant pas de smartphone ou d'ordinateur. La SNCB s'est engagée à diversifier ses moyens de communication en temps réel et à renforcer l'accompagnement dans les gares. Il n'est pas question de supprimer la possibilité de payer en espèces ou d'accéder aux titres de transport via des guichets physiques, du moins sans alternatives équivalentes et inclusives.

Die doelstellingen sluiten volledig aan bij de verbin-
tenissen van het regeerakkoord, dat duurzaamheid,
sociale gelijkheid en toegankelijkheid centraal stelt in het
mobiliteitsbeleid. Via geregeld overleg met de NMBS en
de andere operatoren zal ervoor worden gezorgd dat de
technologische ontwikkelingen nooit een uitsluitingsfactor
worden, maar veeleer een hefboom voor inclusie en voor
een betere dienstverlening voor eenieder.

De minister verwijst ook naar het antwoord dat hij al
heeft gegeven op de mondelinge vragen in de commis-
sie op 2 en 23 april 2025.

In 2024 werd in 138 stations assistentie verleend
aan rolstoelgebruikers (tegenover 115 in 2023) en in
162 stations aan passagiers die zonder bijstand kunnen
instappen (tegenover 142 in 2023).

Sinds 2017 blijft het aantal assistentieverleners toe-
nemen. In 2023 heeft de NMBS 120.000 verzoeken om
assistentie bij het in- en uitstappen behandeld. In 2024 is
dat cijfer gestegen naar 128.000.

De tevredenheid over die dienstverlening is groot –
maar liefst 83 % van de gebruikers waardeert de geboden
hulp. In 2024 werden meer dan 128.000 verrichtingen op
het gebied van assistentie (in- en uitstappen, overstap-
pen enzovoort) uitgevoerd.

Begin 2025 zullen 116 stations in België volledig
toegankelijk zijn.

Informatie voor reizigers

Communicatie is een van de domeinen waarop het
openbaredienstcontract geleidelijke verbeteringen beoogt.
Het is uiteraard essentieel dat gebruikers toegang heb-
ben tot actuele, betrouwbare en consistente informatie in
geval van storingen. Worden de geplande aansluitingen
bijvoorbeeld gewaarborgd en wordt erover gewaakt dat
de verbindingen effectief stroken met wat werd aangekon-
digd? De kwaliteit van de communicatie, hoe belangrijk
ook, neemt natuurlijk niet weg dat het probleem aan de
bron moet worden aangepakt: namelijk het structureel
terugdringen van de oorzaken van afschaffingen en
vertragingen en het verbeteren van de processen van
storingsmanagement.

Parkings

De nieuwe parkeerabonnementen, die met name be-
doeld zijn voor reizigers met een flexibel treinabonnement,
bieden een passend aanbod, dat minder duur is dan een
abonnement voor dagelijks gebruik en voordeliger dan
een regeling voor meer occasionele gebruikers. De kor-
tingen op de flexibele parkeerformules zijn vergelijkbaar

Ces objectifs s'inscrivent pleinement dans les enga-
gements de l'accord de gouvernement, qui place la
durabilité, l'équité sociale et l'accessibilité au cœur
de la politique de mobilité. À travers les concertations
régulières avec la SNCB et les autres opérateurs, il
sera veillé à ce que les évolutions technologiques ne
deviennent jamais un facteur d'exclusion, mais bien un
levier d'inclusion et d'amélioration du service pour tous.

Le ministre renvoie également à sa réponse déjà
formulée lors des séances de questions orales de la
commission, le 2 et 23 avril 2025.

En 2024, une assistance a été fournie dans 138 gares
pour les personnes en fauteuil roulant (contre 115 en
2023), et dans 162 gares pour les passagers pouvant
embarquer sans aide (contre 142 en 2023).

Depuis 2017, le nombre d'assistants n'a cessé d'aug-
menter. En 2023, la SNCB a traité 120.000 demandes
d'assistance à l'embarquement et au débarquement. En
2024, ce nombre est encore passé à 128.000.

La satisfaction à l'égard de ce service est élevée – pas
moins de 83 % des utilisateurs apprécient l'aide propo-
sée. En 2024, plus de 128.000 opérations d'assistance
(entrées et sorties, transferts, etc.) ont été réalisées.

Au début de 2025, il y aura 116 gares qui seront
entièrement accessibles en Belgique.

Information voyageur

C'est un des points sur lequel le contrat de service
public prévoit des améliorations progressives. C'est
évidemment essentiel pour l'utilisateur de disposer d'une
information à jour, fiable et cohérente en cas de pertur-
bation. Par exemple est-ce que les correspondances
prévues seront ou non assurées et de veiller à ce qui
est annoncé soit effectivement assuré. La qualité de la
communication, aussi importante soit-elle, ne dispense
évidemment pas de travailler à la source du problème: à
savoir la réduction structurelle des causes de suppres-
sions et de retards et l'amélioration des processus de
gestion des perturbations.

Parkings

Les nouveaux abonnements parking à destination
notamment des abonnés titulaires d'un abonnement
de train flexibles permettent d'avoir une offre adaptée,
moins onéreuse que pour un usage quotidien et plus
avantageuse que pour les utilisateurs plus occasionnels.
Les réductions accordées sur les formules de parking

met de kortingen op de flexibele treinabonnementen. Ze zullen in sommige stations ook zorgen voor een optimaler gebruik van de parkeerplaatsen.

Het openbaredienstcontract voorziet in investeringen in fietsenstallingen. Het spoor moet de ruggengraat van de mobiliteit zijn, aangevuld met regionaal openbaar vervoer. De minister pleegt overleg met de lokale overheden voor de uitbouw van fietsenstallingen en zal het dossier nauwlettend opvolgen.

Internationaal vervoer

De minister werkt nauw samen met zijn collega bevoegd voor consumentenbescherming. Daarnaast is het de bedoeling dat reizigers vlot de grens kunnen oversteken, zonder zich zorgen te hoeven maken over administratieve procedures of over de kosten van het vervoer.

Bodycams

De vakbonden hebben een presentatie gekregen van het wetsontwerp over dit type camera, maar hebben er nog geen standpunt over ingenomen. Veiligheid is uiteraard van het grootste belang, zeker ook die van het NMBS-personeel. Dat blijkt uit de versterking van Securail, dat momenteel 480 agenten op het terrein telt, waar recent nog 100 personen zijn bijgekomen in de controlecentra (SOC en *Control Rooms*).

Goederenvervoer

De minister verwacht een grote betrokkenheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer en Infrabel, aangezien zij ook deelnemen aan de besprekingen binnen dat platform. Het RCGS zal een belangrijke adviserende rol spelen en de deelnemers zullen de minister er zeker toe oproepen voor verandering te zorgen. Hij heeft ook een van de medewerkers van de beleidscel gevraagd om actief deel te nemen aan het platform.

De minister zal een van de sessies in juni bijwonen om zijn betrokkenheid bij en verwachtingen van dat bijzondere uitwisselingsplatform te bevestigen.

Wat betreft de garantie dat industriëlen de overstap naar het spoor kunnen maken, erkent de minister dat hij ook veel steun nodig zal hebben van zijn gewestelijke collega's. Hij zal de kwestie zeker bij hen aankaarten tijdens IMC-vergaderingen. De gewesten beschikken over een aantal hefboomen die ze kunnen inzetten om industriëlen aan te moedigen voor het spoor te kiezen, hetzij via directe financiële steun aan industriële gebruikers,

flex sont analogues en proportion avec les réductions accordées sur les abonnements de train flex. Elles permettront également d'optimiser l'utilisation des parkings voitures dans certaines gares.

Le contrat de service public prévoit des investissements pour le déploiement des parkings vélos. Le rail doit être l'épine dorsale de la mobilité et se compléter par les transports en commun régionaux. Le ministre se concerte avec les pouvoirs locaux pour le développement des parkings vélos et sera attentif à la question.

Transport international

Le ministre travaille en étroite collaboration avec son collègue en charge de la protection des consommateurs. Par ailleurs, l'objectif est de permettre aux voyageurs de traverser les frontières de manière fluide, sans avoir à se soucier des modalités administratives ou du coût du transport.

Caméras corporelles

Une présentation du projet de loi relative à ce type de caméras a été faite aux syndicats mais il n'y a pas encore eu de positionnement de leur part. La sécurité est évidemment d'importance capitale, et certainement aussi celle du personnel de la SNCB. En atteste le renforcement de Securail qui compte actuellement 480 agents sur le terrain, auxquels viennent s'ajouter 100 personnes dans les centres de supervision (SOC et *Control Rooms*).

Fret

Le ministre attend une forte implication du SPF Mobilité et Transports et d'Infrabel qui participent également aux échanges au sein de cette plateforme. Le CCFF aura un rôle important d'avis et les participants ne manqueront pas de solliciter le ministre pour insuffler un vent de changement. Il a également mobilisé l'un des collaborateurs de sa cellule stratégique pour participer activement à cette plateforme.

Le ministre se rendra au mois de juin à l'une des sessions afin de confirmer son engagement et ses attentes vis-à-vis de cette remarquable plateforme d'échange.

En ce qui concerne la garantie que les industriels pourront effectuer la transition vers le rail, le ministre reconnaît qu'il aura également besoin d'un soutien important de la part de ses collègues des Régions. Il ne manquera pas d'aborder cette question avec eux lors des réunions de la CIM. Les Régions disposent en effet de leviers qu'elles peuvent activer pour encourager les industriels à opter pour le rail, que ce soit par le biais

hetzij via maatregelen gekoppeld aan ruimtelijke ordening en exploitatievergunningen.

De minister wil voorts samenwerken met spoorwegmaatschappijen, industriële, havenbesturen en alle logistieke actoren om, binnen zijn bevoegdheidsdomeinen, de obstakels in kaart te brengen die het gebruik van het spoor in de weg staan.

Na de goedkeuring van de wet waarbij een wettelijke basis wordt gegeven aan het RCGS, is de minister van plan een koninklijk besluit uit te vaardigen waarin de samenstelling van het comité wordt vastgelegd. Dat zal geen grote verandering inhouden, aangezien het RCGS al op die manier werkzaam is onder de naam Gebruikerscomité. De minister zal ervoor zorgen dat de leden die momenteel zeer actief zijn, hun werk kunnen voortzetten binnen de toekomstige officiële structuur.

In antwoord op de vraag naar zijn ambities voor het goederenvervoer per spoor en de concrete acties die hij voor ogen heeft, verwijst de minister naar het goederenplan dat in overleg met de sector tijdens de vorige legislatuur is opgesteld. Dit plan zorgt nog steeds voor veel discussie binnen het Gebruikerscomité.

De rol van het comité mag niet worden onderschat. Het is een volwaardig platform voor dialoog dat vertegenwoordigers van de Belgische logistieke sector samenbrengt. Die groep, die door de vorige regering werd gelanceerd, staat nu voor een hernieuwd engagement.

De minister herinnert eraan dat het volume van het goederenvervoer per spoor ondanks de inspanningen tijdens de vorige legislatuur is blijven dalen. De sector van het goederenvervoer per spoor krijgt te maken met opeenvolgende crises en tal van structurele obstakels die moeten worden weggenomen.

De logistieke sector is een complexe sector. Zo duurt het tien dagen om een trein in te zetten, terwijl voor een vrachtwagen slechts een dag nodig is. In die omstandigheden is de keuze van een bedrijfsleider snel gemaakt. Het is dus van groot belang dat in samenwerking met de sector en de gewesten alle struikelblokken worden weggenomen die het spoorvervoer vertragen.

Het klopt dat het vervoer per spoor is afgenomen. Die afname heeft niet enkel te maken met de privatisering of de situatie van de vroegere historische operator. Vandaag zijn er meer dan een tiental spoorwegoperatoren actief op het Belgische netwerk, wat aantoont dat de markt is opengesteld.

de soutiens financiers directs aux utilisateurs industriels ou par des mesures liées à l'aménagement du territoire et aux permis d'exploitation.

Le ministre souhaite par ailleurs travailler en collaboration avec les entreprises ferroviaires, les industriels, les autorités portuaires et l'ensemble des acteurs de la logistique afin d'identifier les obstacles qui freinent encore le recours au rail, dans les domaines relevant de ses compétences.

Après l'adoption de la loi visant à donner une existence légale au CCFF, le ministre prévoit un arrêté royal définissant sa composition. Il ne s'agira pas d'une révolution en la matière, car le CCFF fonctionne déjà de manière sous le nom de Comité des Utilisateurs. Le ministre veillera à ce que les membres actuellement très actifs puissent poursuivre leur travail au sein de la future structure officielle.

Interrogé sur ses ambitions en matière de fret ferroviaire et les actions concrètes envisagées, le ministre s'est saisi du plan marchandises élaboré en concertation avec le secteur sous la législature précédente. Il s'agit d'un plan qui continue d'alimenter de nombreuses discussions au sein du Comité des Utilisateurs.

Le rôle de ce Comité ne doit pas être sous-estimé. C'est une véritable plateforme de dialogue rassemblant les représentants de la logistique belge. Lancé par le gouvernement précédent, ce groupe bénéficie aujourd'hui d'un engagement renouvelé.

Le ministre rappelle que, malgré les efforts consentis lors de la législature précédente, le volume de marchandises transportées par rail a continué de diminuer. Le secteur du fret ferroviaire est confronté à des crises successives et à de nombreux obstacles structurels qu'il convient de lever.

La logistique est un domaine complexe. Ainsi, par exemple, si un train nécessite dix jours pour être mobilisé, il ne faudra qu'un seul jour pour un camion. Dans ces conditions, le choix de l'industriel est vite fait. Il est donc impératif d'éliminer, en collaboration avec le secteur et les Régions, tous les grains de sable qui ralentissent les engrenages du rail.

Le constat de la baisse du trafic ferroviaire est exact. Cette diminution ne peut être réduite à la seule question de la privatisation ou à la situation de l'ancien opérateur historique. Aujourd'hui, plus d'une dizaine d'opérateurs ferroviaires sont actifs sur le réseau belge, ce qui témoigne d'une ouverture du marché.

De bredere macro-economische context mag niet uit het oog worden verloren. De petrochemische, metaal- en automobielsector – enkele van de belangrijkste gebruikers van spoorvervoer – maken momenteel een moeilijke periode door als gevolg van verschillende crises. Dat heeft een directe impact op de volumes die per spoor worden vervoerd.

De minister roept ertoe op de blik te verbreden en ook te kijken naar de volumes van andere vervoerwijzen. Die vergelijking brengt soms ongunstige effecten voor het spoor aan het licht, maar is nodig om de algemene dynamiek te begrijpen.

Daarom wil de minister vooral inzetten op het wegwerken van de obstakels die de uitbouw van het goederenvervoer per spoor in de weg staan. Het doel is duidelijk: de kosten van het spoorvervoer verlagen en de flexibiliteit ervan verbeteren om het aantrekkelijker te maken ten opzichte van andere vervoerwijzen.

Trieerheugel Antwerpen-Noord

Het gaat om een unieke installatie in België, ten dienste van alle nationale industrieën die gebruikmaken van verspreid vervoer. In 2023 onderging deze faciliteit een verandering van beheermodel, waarbij werd overgestapt op een neutraal model. Dankzij de stimulans van de in 2023 en 2024 toegekende subsidies hebben verschillende spooroperatoren hun exploitatiemodel aangepast om deze infrastructuur te gebruiken. Hoewel de subsidie in 2025 niet meer van kracht is, blijven de bedrijven in kwestie er actief.

Toch blijft verdere actie nodig. De minister herinnert eraan dat Infrabel heeft aangekondigd het neutrale beheer van de installatie over te nemen in 2027. De minister wil daarom de tussentijdse herziening van het prestatiecontract van Infrabel aangrijpen om duidelijke beheerdoelstellingen en -verwachtingen vast te leggen, onder meer een aantrekkelijke prijsstelling.

ETCS

België blijft een van de verst gevorderde landen in Europa wat de invoering van het ETCS betreft: eind 2024 was 79 % van de hoofdlijnen (meer dan 5000 km) er al mee uitgerust. Het ETCS-systeem, dat de snelheid kan controleren en de remmen automatisch kan activeren, heeft zijn doeltreffendheid bewezen. Volgens Infrabel heeft het ervoor gezorgd dat bij het incidenteel negeren van rode seinen botsingen werden voorkomen. Het regeerakkoord voorziet in verdere investeringen in spoorveiligheid en in een versnelde modernisering van het netwerk, onder meer via de uitbreiding van het ETCS naar het volledige grondgebied. De infrastructuurbeheerder

Il est essentiel de ne pas ignorer le contexte macro-économique plus large. Les secteurs de la pétrochimie, de la métallurgie et de l'automobile – qui figurent parmi les plus grands utilisateurs du transport ferroviaire – traversent actuellement une période difficile, en raison des nombreuses crises successives. Cette réalité a un impact direct sur les volumes transportés par rail.

Le ministre invite à élargir la perspective en observant également l'évolution des volumes dans les autres modes de transport. Cette comparaison peut parfois révéler des effets défavorables pour le rail, mais elle est nécessaire pour comprendre les dynamiques globales.

C'est pourquoi le ministre entend concentrer ses efforts sur la levée des obstacles qui freinent le développement du fret ferroviaire. Son objectif est clair: réduire le coût du transport par rail et en améliorer la flexibilité, afin de le rendre plus attractif par rapport aux autres modes de transport.

Bosse de triage d'Anvers-Nord

Il s'agit d'un outil unique en Belgique, au service de l'ensemble de l'industrie nationale ayant recours au trafic diffus. En 2023, cette installation a connu un changement de modèle de gestion, passant à un modèle neutre. Grâce à l'effet incitatif des subsides octroyés en 2023 et 2024, plusieurs opérateurs ferroviaires ont adapté leur modèle d'exploitation pour utiliser cette infrastructure. Bien que le subside ne soit plus en vigueur en 2025, ces entreprises continuent à y opérer.

Cela ne signifie pas pour autant qu'aucune action n'est plus nécessaire. Le ministre rappelle qu'Infrabel a annoncé reprendre la gestion neutre de la bosse en 2027. Il entend donc utiliser la révision à mi-parcours du contrat de performance d'Infrabel pour fixer des objectifs et des attentes clairs en matière de gestion, notamment en ce qui concerne une tarification attractive.

ETCS

La Belgique reste l'un des pays les plus avancés en Europe pour le déploiement de l'ETCS: à la fin 2024, 79 % des lignes principales (soit plus de 5000 km) en étaient déjà équipées. Ce système, capable de surveiller la vitesse et d'intervenir automatiquement sur les freins, a prouvé son efficacité: selon Infrabel, il a empêché toute collision lors de franchissements accidentels de signaux rouges. L'accord de gouvernement prévoit la poursuite des investissements dans la sécurité ferroviaire et l'accélération de la modernisation du réseau, notamment par l'extension de l'ETCS à l'ensemble du territoire. Actuellement les planning sont respectés par

leeft momenteel de planning na. Gezien de moeilijkheden die de spoorwegbedrijven voor goederenvervoer en voor internationaal passagiersvervoer ondervinden om de in de regelgeving vastgelegde termijn van eind 2025 te halen, en gezien de mogelijke gevolgen van een niet-aanpassing aan de regelgeving voor de sector, heeft de Ministerraad besloten de termijn met twee jaar te verlengen, met zeer strikte voorwaarden rond de naleving van de veiligheidseisen en -niveaus.

De minister meldt dat aan de CMR een voorstel werd voorgelegd aangaande een beperkt en tijdelijk uitstel van de ETCS-uitrustingsverplichting, om met name de goederenvervoerders de kans te geven de retrofit van al het rollend materieel naar de ETCS-technologie te voltooien. Dat neemt niet weg dat het netwerk volledig zal worden uitgerust vanaf 2026, dat het aandeel van het met ETCS-technologie uitgeruste rollend materieel verder zal toenemen en dat het principe van een migratie naar een “ETCS only”-systeem zal worden gevolgd in overeenstemming met de ETCS-migratiestrategie om de veiligheid van de spoorwegexploitatie structureel te verbeteren.

Tegelijk kunnen mogelijke stimulansen worden onderzocht, in overeenstemming met het Europees recht, voor zover die de succesvolle voltooiing van de migratie zouden faciliteren.

Grondwettelijk Hof

De minimale termijn voor het verkrijgen van de teksten van het koninklijk besluit naar aanleiding van de uitspraak van het Grondwettelijk Hof bedraagt zes maanden. Infrabel wordt aangemoedigd om overleg te plegen met de lokale overheden. Onteigeningsopties bestaan en worden vandaag al ingezet. De kosten voor het sluiten van een overweg moeten voor de verschillende partijen redelijk blijven.

One man car

De minister wil de zaak verder onderzoeken alvorens in België een proefproject op te zetten, dat aanpassingen zal vergen van de operationele procedures en het rollend materieel. Op voorwaarde dat aan de veiligheidsvoorwaarden wordt voldaan, is dergelijk project uiteraard, naast andere maatregelen, een interessante hefboom om de openbare dienstverlening in stand te houden en zelfs te verbeteren tegen een kostprijs die houdbaar is voor de overheidsfinanciën, in het bijzonder op landelijke of voorstedelijke lijnen.

Er moeten maatregelen worden genomen om de veiligheid van de reizigers aan boord te verzekeren, onder

le gestionnaire d'infrastructure. Compte tenu du fait que les entreprises ferroviaires de fret et de transport international de voyageurs se sont trouvées en difficulté pour respecter l'échéance de fin 2025 prévue dans la réglementation, et au vu des conséquences qu'une non adaptation de la réglementation pourrait avoir sur le secteur, le Conseil des ministres décide de reporter l'échéance de 2 ans en intégrant des conditions très strictes en matière de respect des exigences et niveau de sécurité.

Le ministre évoque la soumission au CMR de la proposition d'un report limité et temporaire de l'obligation d'équipement ETCS pour permettre notamment aux opérateurs de fret de compléter le retrofit en cours de l'ensemble du matériel roulant vers la technologie ETCS. Ceci ne remet pas en cause l'équipement complet du réseau dès l'année 2026, l'augmentation continue de la part de la flotte de matériel roulant équipée de la technologie ETCS et le principe d'une migration vers un régime “ETCS only” en accord avec la stratégie de migration vers l'ETCS pour augmenter structurellement la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Parallèlement, la possibilité d'incitants pourra être étudiée, dans le respect du droit européen, dans la mesure où ils faciliteraient le fait de mener à bien la migration.

Cour constitutionnelle

Le délai minimum pour obtenir les textes de l'arrêté royal qui fait suite à la décision de la Cour constitutionnelle est de 6 mois. Infrabel est encouragé à veiller à se concerter avec les autorités locales. Des possibilités d'expropriations existent et sont déjà utilisées aujourd'hui. Quant aux coûts que génère la fermeture d'un passage à niveau, cela doit rester raisonnable pour les différentes parties.

Conduite à agent seul

Le ministre souhaite approfondir la question préalablement à la définition d'un projet pilote en Belgique, qui requerra des adaptations des procédures opérationnelles et du matériel roulant. C'est évidemment, pour autant que les conditions de sécurité soient remplies, un levier intéressant, parmi d'autres, pour assurer la préservation et même l'amélioration du service public à un coût soutenable pour les finances publiques, en particulier sur les lignes rurales ou suburbaines.

Des mesures doivent être prises pour renforcer la sécurité des voyageurs et des voyageuses à bord, notamment

meer via communicatie- en bewakingstools. Dat probleem rijst ook vandaag al, aangezien de treinbegeleider niet op elk moment in elk rijtuig aanwezig kan zijn.

Toegangspoortjes

De minister verwijst naar het antwoord op de vraag van mevrouw Dorien Cruylaerts van 12 maart 2025. Daarin legt hij uit dat de NMBS de plaatsing van toegangspoortjes in de Belgische stations heeft onderzocht om fraude door reizigers zonder geldig vervoersbewijs terug te dringen. Uit die studie is echter gebleken dat een dergelijke oplossing in België geen zoden aan de dijk zou zetten.

Besparingen

Op grond van het regeerakkoord dat de meerderheidspartijen hebben gesloten, zal er moeten worden bespaard. De minister overlegt thans met de twee overheidsbedrijven en de FOD Mobiliteit om na te gaan op welke manier die besparingen het best kunnen worden doorgevoerd. Die denkoefening loopt nog steeds. De resultaten zouden ergens in de komende maanden moeten kunnen worden gepresenteerd. De ambitie is om het traject van de lopende contracten zoveel mogelijk te respecteren en maatregelen te nemen die zo min mogelijk impact hebben op de reizigers. De bonus-malusregeling wordt behouden. De in 2027 geplande tussentijdse evaluatie wordt meteen de gelegenheid om het goede beheer van de financiële middelen van de overheidsbedrijven voort te verstrakken, boven op wat de contracten al bepalen.

In 2025 zullen de besparingen van 50 miljoen euro als volgt worden uitgesplitst:

- terugbetaling van de in 2024 door de NMBS te veel ontvangen bedragen, ten belope van 41 miljoen euro;
- een investeringsinspanning door de NMBS ten belope van 4,5 miljoen euro;
- een operationele inspanning van Infrabel ten belope van 4,5 miljoen euro.

Aangaande de te veel ontvangen bedragen is dus geen sprake van efficiëntiewinsten. De terugbetaling zal dus niet ten koste gaan van de reizigers.

In 2024 hebben beide vennootschappen winst geboekt (Infrabel meer dan 50 miljoen euro en de NMBS meer dan 17 miljoen euro), wat inhoudt dat de inspanningen die in 2025 van hen worden verwacht, geen enkele weerslag zullen hebben op hun bedrijfsvoering.

via des outils de communication et de surveillance. Cette question se pose d'ailleurs déjà aujourd'hui, un accompagnateur ne pouvant se trouver à tout moment dans chaque voiture.

Portiques d'accès

Le ministre renvoie à sa réponse à la question de Mme Dorien Cruylaerts du 12 mars 2025. Il a exposé que La SNCB a étudié le projet d'installation de portiques d'accès dans les gares belges avec comme objectif de réduire la fraude liée à l'embarquement dans un train sans titre de transport valable. Cette étude a démontré que cela n'avait pas d'intérêt de mettre en place ce type de solution en Belgique.

Économies

Des économies doivent être réalisées conformément à l'accord de gouvernement négocié avec les partenaires de la majorité. Le ministre est en concertation avec les deux entreprises publiques et le SPF pour identifier la meilleure manière de les mettre en œuvre. L'exercice est toujours en cours. Les résultats devraient pouvoir être livrés dans les prochains mois. L'ambition consiste à respecter autant que possible la trajectoire des contrats et de prendre les mesures qui impacteront le moins les voyageurs. Le système de bonus-malus est maintenu. La *mid-term review* prévue en 2027 sera également l'occasion de renforcer la bonne gouvernance des moyens financiers des EP au-delà de ce que les contrats prévoient déjà.

En 2025 les économies de 50 millions d'euros se ventileront comme suit:

- 41 millions d'euros de remboursement de trop-perçus en 2024 de la part de SNCB;
- 4,5 millions d'euros d'efforts d'investissements de la part de la SNCB;
- 4,5 millions d'euros d'efforts opérationnels de la part d'Infrabel.

S'agissant d'un trop-perçus, il n'est donc pas question de gains d'efficacité. Le remboursement ne se fera donc pas au détriment des voyageurs.

En 2024, les deux sociétés ont généré des bénéfices (plus de 50 millions d'euros pour Infrabel et environ 17 millions d'euros pour la SNCB), ce qui signifie que les efforts qui leurs sont demandés en 2025 n'auront aucun impact sur les missions menées.

In de komende jaren zal dan een totale bezuinigingsinspanning van 625 miljoen euro worden gevraagd, waardoor de totale besparingsoperatie voor de periode 2024-2029 (met de reeds bespaarde 50 miljoen in 2025) zal uitkomen op 675 miljoen euro. De minister sluit momenteel geen enkele optie uit, te beginnen met nieuwe inkomsten voor de twee spoorwegoperatoren.

Daarover zijn evenwel nog geen concrete beslissingen genomen, eerst volgt er nog overleg met de twee overheidsbedrijven.

Coördinatie met de gewesten

De minister zet in op een nauwe samenwerking met zijn gewestelijke ambtsgenoten. Zo heeft hij de Interministeriële Conferentie Mobiliteit nieuw leven ingeblazen, met als doel die driemaandelijks bijeen te roepen. Dat orgaan vormt het gepaste overlegkader om de bevoegde overheden op één lijn te krijgen, teneinde een geïntegreerde en multimodale mobiliteit tot stand te brengen, die wordt gestuurd door de vraag en de behoeften van de reizigers en die optimaal aangepaste oplossingen biedt.

Sluiting van stations

De sluiting van stations valt buiten de besparingsinspanningen waartoe de regering heeft beslist. Volgens ramingen zou het schrappen van stations budgettair maar weinig opleveren: per geschrapte stopplaats zou dat de NMBS niet meer dan 20.000 euro besparen. Wat echter de doelmatigheid van het vervoersaanbod betreft, moet het spoornetwerk uiteraard opnieuw worden herbekeken, zowel wat mogelijke sluitingen als openingen betreft. Het openbaredienstcontract bevat ter zake precieze criteria. Die dienen rigoreus te worden toegepast en elke wijziging in de stationsbediening moet leiden tot een tastbare algemene verbetering van de dienstverlening als onderdeel van een echt met de gewestelijke en lokale partners overlegde intermodale aanpak. De minister heeft de NMBS daaraan herinnerd, in samenspraak met zijn gewestcollega's.

In het regeerakkoord staat dat voor elke wijziging in de stationsbediening een omvattende en samenhangende aanpak dient te worden gehanteerd, waarbij met verscheidene criteria rekening wordt gehouden. Die logica zit ook verankerd in het door de Vivaldiregering goedgekeurde openbaredienstcontract tussen de Staat en de NMBS, dat een kader biedt voor wijzigingen aan de stationsbediening. Het regeerakkoord bepaalt ter zake:

“De federale regering herbevestigt het openbare dienstencontract met de NMBS, het performantiecontract van Infrabel, alsook de meerjareninvesteringsplannen.”

Pour les années suivantes, resteront à opérer des économies pour un montant de 625 millions d'euros d'efforts (soit 675 millions d'euros cumulés sur l'ensemble de la période 2024-2029 – 50 millions d'euros déjà réalisés en 2025). Le ministre n'exclut pour l'heure aucune piste, à commencer par celle de recettes nouvelles pour les deux opérateurs.

Toutefois, cette question n'est pour l'heure pas encore tranchée et devra être abordée avec les deux entreprises publiques.

Coordination avec les autorités régionales

Le ministre adopte une approche de collaboration étroite avec ses homologues régionaux. Il a relancé les travaux de la Conférence interministérielle de la Mobilité et envisage de la réunir sur une base trimestrielle. Cette instance constitue le cadre approprié pour aligner les autorités compétentes en vue de construire une mobilité intégrée et multimodale, fondée sur la demande et les besoins des voyageurs, et capable d'y apporter les réponses les plus adaptées.

Fermeture des gares

La fermeture de gares n'entre pas dans l'effort d'économie décidé par le gouvernement. Selon les estimations, les économies générées par la suppression d'une gare sont dérisoires sur le plan budgétaire: la SNCB ne générerait en effet pas plus de 20.000 euros d'économies par point d'arrêt supprimé. Toutefois, il est évident qu'en termes d'efficacité de l'offre de transport, le maillage mérite d'être réétudié, tant en ce qui concerne d'éventuelles fermetures que d'ouvertures. Le contrat de service public prévoit des critères précis à cet égard. Il faut qu'ils soient appliqués sérieusement et que toute évolution de la desserte donne lieu à une amélioration globale tangible du service, dans une perspective intermodale réellement concertée avec les partenaires régionaux et locaux. C'est ce que le ministre a rappelé à la SNCB, de commun accord avec ses collègues régionaux.

L'accord de gouvernement prévoit que toute évolution de la desserte ferroviaire doit s'inscrire dans une approche globale et cohérente, en tenant compte de plusieurs critères. Cette logique est également inscrite dans le Contrat de service public liant l'État et la SNCB approuvé par la Vivaldi, qui encadre les modifications de desserte. À cet égard, l'accord de gouvernement stipule que:

“Le gouvernement fédéral confirme le contrat de service public avec la SNCB, le contrat de performance d'Infrabel, ainsi que les plans d'investissements pluriannuels. {...}”.

De NMBS is dus gemachtigd om projecten op te starten, teneinde de stationsbediening te wijzigen, hetzij door stations te sluiten, hetzij door nieuwe stations te openen, op basis van strenge kosten-batenanalyses die in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer worden opgemaakt. De criteria waarmee rekening wordt gehouden, zijn onder andere:

- het aantal potentiële reizigers binnen een straal van 2 kilometer van de halte;
- het bestaan van verdichtingsprojecten of van projecten waarbij diensten zullen worden ontwikkeld die nieuwe gebruikers kunnen aantrekken;
- de weerslag van de opening of sluiting, uitgedrukt in extra of verloren reizigers per dag en per trein;
- de marginale uitbatings- en investeringskosten;
- de impact op de commerciële snelheid van het spoornetwerk, op de algemene performantie ervan en op de capaciteit van de betreffende lijn;
- het bestaande aanbod aan vervoersalternatieven;
- de afstand tot het dichtstbijzijnde station en de toegankelijkheid van het betreffende gebied per spoor.

Wat de stationsbediening betreft, dient niet aan dogma's te worden vastgehouden, maar moet het spoornet worden aangepast aan de reële en veranderende behoeften van de bevolking.

De visie van de minister steunt op een mobiliteitsecosysteem waarin elke vervoerswijze aan een andere vervoerswijze complementair is. Het is de bedoeling dat de burger zich efficiënt van A naar B kan verplaatsen, ongeacht het vervoermiddel of de operator. Stations moeten daarom strategische toegangspunten tot het spoornet zijn en op andere vervoerswijzen aansluiten. Het staat dan aan de gewesten om de aansluitingen via bussen en andere diensten te organiseren, zodat die knooppunten met hun ommeland in verbinding staan. De minister is van plan zijn collega's in de gewesten daarover te interpellieren tijdens een volgende bijeenkomst van de IMC Mobiliteit.

De manier waarop de technische en commerciële snelheid van het spoornet de voorbije twintig jaar is geëvolueerd, moet in die denkoefening worden meegenomen. Aan de NMBS en Infrabel werd gevraagd ter zake concrete en onderbouwde elementen aan te reiken en de vastgestelde evoluties te verantwoorden.

Ainsi, la SNCB est habilitée à initier des projets de modification des dessertes, qu'il s'agisse de fermetures ou d'ouvertures de nouvelles gares, sur la base d'analyses coûts-bénéfices rigoureuses menées en collaboration avec le SPF Mobilité & Transports. Les critères pris en compte incluent notamment:

- le nombre de voyageurs potentiels dans un périmètre de 2 kilomètres autour de l'arrêt;
- les projets de densification ou de développement de services susceptibles d'attirer de nouveaux usagers;
- l'impact en termes de gain ou de perte de voyageurs par jour et par train;
- les coûts marginaux d'exploitation et d'investissement;
- les impacts sur la vitesse commerciale, la performance globale du réseau et la capacité de la ligne concernée;
- l'offre de transport alternative existante;
- la distance à la gare la plus proche et l'accessibilité ferroviaire du territoire concerné.

Il ne s'agit pas d'adopter une vision dogmatique de la desserte ferroviaire. L'objectif est d'adapter le réseau aux besoins réels et évolutifs de la population.

La vision du ministre repose sur un écosystème de mobilité où chaque mode de transport joue un rôle complémentaire. L'objectif est de permettre aux citoyens de se rendre de A à B de manière efficace, indépendamment du mode et de l'opérateur. Ainsi, les gares doivent être des points d'accès stratégiques au réseau ferroviaire, connectés aux autres modes de transport. Il appartient ensuite aux Régions d'organiser les connexions via les bus et autres services pour relier ces points névralgiques aux zones environnantes. C'est d'ailleurs en ce sens que le ministre compte interpellier ses homologues régionaux dans le cadre d'une prochaine CIM Mobilité.

L'évolution des vitesses techniques et commerciales du rail ces vingt dernières années doit être prise en compte dans cette réflexion. Il a été demandé à la SNCB et à Infrabel de fournir des éléments concrets et étayés en ce sens et de justifier les évolutions constatées.

Het is de bedoeling een spoornet met twee – elkaar aanvullende – niveaus tot stand te brengen, zodat het hele grondgebied doelmatig kan worden gedekt via:

— IC-treinen die de grote mobiliteitspolen met elkaar verbinden met weinig tussenstops;

— een fijnmaziger stationsbediening via S- of L-treinen, die in meer tussenstations stoppen, met verzekerde aansluitingen op het IC-net.

Elke wijziging in de stationsbediening moet in overleg met de gewestelijke en lokale overheden gebeuren. Het is zeer belangrijk dat de gewesten hun vervoersaanbod daar vervolgens op kunnen afstemmen.

Tot slot dient verder werk te worden gemaakt van de onderlinge afstemming van de tarieven van de verschillende operatoren. Het Zwitserse voorbeeld, dat op een intermodale tarifiering is gebaseerd, waarbij niet extra hoeft te worden betaald bij het gebruik van een andere vervoerswijze, is een interessant denkspoor waarmee een vlotte en aantrekkelijke mobiliteit kan worden aangemoedigd.

De minister vraagt niets van de NMBS, maar als de NMBS een aanbod voorstelt, moet ze dat naleven.

HR Rail

De minister verwijst naar het regeerakkoord en naar zijn eerdere verklaringen in de commissie, alsook naar de openbare mededelingen. Het is wenselijk dat HR Rail zijn rol als hoeder van het statuut en van het sociaal overleg behoudt. Het voorakkoord waarin de wijzigingen voort worden uitgewerkt, moet nog worden goedgekeurd door de vakbonden.

Interne controles van de NMBS

Er was een bericht in de media over feiten die hebben plaatsgevonden tussen 2016 en 2021. De NMBS heeft een klacht ingediend en de rechtbank heeft al uitspraak gedaan. Een deel van de verduisterde middelen werd ondertussen terugbetaald, stelt de pers.

In datzelfde bericht staat dat een interne audit werd uitgevoerd en dat een verslag werd opgesteld. Het financieel beheer werd ondertussen geïntegreerd in het beheersysteem van de NMBS. Dat is uiteraard veel uitvoeriger qua controle dan de procedures bij de vzw in 2021.

De minister kan alleen maar aangeven dat hij niet op de hoogte was, aangezien de feiten pas bij het afsluiten van de jaarrekening 2020 aan het licht zijn gekomen.

L'objectif est d'instaurer un réseau ferroviaire à deux niveaux, chaque niveau étant complémentaire de l'autre, pour irriguer efficacement l'ensemble du territoire:

— des trains IC reliant les grands pôles avec peu d'arrêts intermédiaires;

— une desserte plus fine S ou L permettant un arrêt dans davantage de gares intermédiaires avec des correspondances soignées avec le réseau IC.

Toute évolution de la desserte des gares doit s'inscrire dans une concertation avec les autorités régionales et locales. Il est essentiel que les Régions puissent adapter leurs offres de transports en conséquence.

Enfin, un effort doit être poursuivi en matière de coordination tarifaire entre les différents opérateurs. L'exemple suisse, qui propose une tarification intermodale sans pénalité en cas de changement de mode de transport, est une piste intéressante pour encourager une mobilité fluide et attractive.

Le ministre ne demande rien à la SNCB, mais si celle-ci présente une offre, elle doit la respecter.

HR Rail

Le ministre renvoie à l'accord de gouvernement et à ses déclarations antérieures en commission ainsi qu'aux communications publiques. Il est souhaitable que HR Rail conserve son rôle de gardien du statut et de la concertation sociale. Le pré-accord qui définit plus avant l'évolution doit encore avoir l'aval des organisations syndicales.

Contrôles internes de la SNCB

Il y a eu une sortie presse sur un événement qui s'est déroulé entre 2016 et 2021 pour lequel la SNCB avait introduit une plainte et où la Justice a déjà tranché, et où les montants ont été en grande partie restitués, selon la presse.

Entre temps, il se lit dans le même article de presse le contrôle interne avait rendu son rapport et que la gestion financière a été intégrée dans le système de gestion de la SNCB qui est évidemment bien plus élaboré en matière de contrôle que celui de l'ASBL en 2021.

Le ministre n'était pas au courant des faits, puisqu'il s'agit de faits qui ont été découverts lors de la clôture des comptes de 2020.

Prioritering van de investeringen

Qua prioritering van de investeringen geldt als eerste regel natuurlijk dat het traject van de contracten van de twee publieke entiteiten (NMBS en Infrabel) moet worden nagekomen. Dit jaar zullen de resultaten van een groot onderzoek naar de architectuur van het spoornet een cruciale input leveren om ervoor te zorgen dat de investeringen in nieuwe infrastructuur worden gedaan in de gebieden waar zulks nodig is om het verkeer te doen toenemen. Er zij evenwel op gewezen dat inzake de spoorinfrastructuur voorrang wordt gegeven aan de modernisering van het spoornet, met als duidelijke doelstelling de impact van trager rijdende treinen omwille van de slechte toestand van het spoor te verminderen en die impact tegen 2027 helemaal weg te werken.

Netwerk van S-treinen

Om het netwerk van S-treinen rond de grote steden te verbeteren, komt het erop aan in te zetten op:

- de voortzetting van de tenuitvoerlegging van de projecten om de dienstverlening in de voorsteden te verbeteren, zoals uiteengezet in het huidig vervoersplan en, voor Brussel, grotendeels in overeenstemming met de normen van het GEN-aanbod. Meerdere verbeteringen zijn gepland voor het najaar, met de ingebruikname van bepaalde infrastructuur, andere verbeteringen worden tegen december verwacht;

- de uitbreiding van het aanbod waar er nog gaten in het net zitten, waardoor het bestaand aanbod waardevoller wordt, met name in het weekend en 's avonds;

- de betere bekendmaking van het bestaand aanbod, de vereenvoudiging van de vervoersbewijzen en de totstandbrenging van een echt intermodaal tariefsysteem in de grote steden, met een daadwerkelijke bundeling van de middelen en complementariteit tussen de verschillende vervoersoperatoren.

Studies

Het klopt dat de beleidsnota niet specifiek ingaat op het aspect consultancy, aangezien ze de strategische en beleidsprioriteiten voor het komende jaar betreft, maar dat betekent niet dat die heikele kwestie over het hoofd wordt gezien, integendeel.

In de begroting van de FOD Mobiliteit werden alle middelen voor studies opgenomen onder basisallocaties met de economische classificatie ESR 12. De begroting bevat alle relevante gegevens.

Priorisation des investissements

En matière de priorisation des investissements, la première règle applicable est bien évidemment de respecter la trajectoire des contrats des deux entités publiques. Il sera profité cette année du résultat d'une étude importante sur l'architecture du réseau ferroviaire qui sera un input crucial pour s'assurer que les investissements en nouvelles infrastructures se feront dans les zones où cela est nécessaire dans une perspective de croissance du trafic. Il importe tout de même de rappeler qu'une priorité est donnée en matière d'infrastructure ferroviaire à la modernisation du réseau ferroviaire avec un objectif clair de réduction de l'impact des ralentissements de vitesse pour mauvais état de la voie, une suppression de ces impacts à 2027.

Réseau S

Pour améliorer le réseau S autour des grandes villes, il convient:

- de poursuivre la mise en œuvre des projets d'amélioration de l'offre suburbaine retenus dans le plan de transport actuel et, pour Bruxelles, largement en phase avec les standards de l'offre RER. Un certain nombre d'améliorations sont planifiées à la rentrée grâce à la mise en service de certaines infrastructures et d'autres en décembre prochain;

- d'étoffer l'offre là où il demeure des trous dans la grille, ce qui permet de valoriser davantage l'offre existante, notamment le week-end et en soirée;

- de mieux faire connaître l'offre existante, simplifier la billettique et créer une tarification réellement intermodale dans les grandes villes avec une réelle mutualisation des ressources et complémentarité entre les différents opérateurs de transport.

Études

S'il est exact que la note de politique générale ne traite pas spécifiquement de la question de la consultance, car elle se concentre sur les priorités stratégiques et politiques de l'année, cela ne signifie pas que cette problématique serait ignorée, bien au contraire.

Tous les moyens relatifs aux études sont repris sur l'ensemble des AB de classification économique SEC "12" dans l'ensemble du budget du SPF Mobilité. Le budget contient tous les détails utiles.

De regering heeft de verschillende diensten een besparing van 1,8 % opgelegd voor dergelijke studies in 2025 en beoogt de inspanning van 1,8 % cumulatief aan te houden van jaar tot jaar, wat dus zou moeten leiden tot een besparing van 9 % tegen het einde van de legislatuur.

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft rekening gehouden met die budgettaire situatie en heeft zich aangepast aan die stevige vraag tot besparing. Het aantal studies zal dus worden teruggeschroefd. Vanaf het eerste jaar van de legislatuur zullen de uitgaven van de FOD voor studies daadwerkelijk verminderen.

De minister heeft als richtsnoer meegegeven dat alleen externe consultants mogen worden ingeschakeld wanneer zulks absoluut noodzakelijk is – in het bijzonder wanneer bepaalde technische of juridische expertise niet intern kan worden geleverd, of wanneer projecten gedeeltelijk worden gefinancierd met Europese middelen.

Alle overheidsopdrachten dienaangaande worden toegewezen met inachtneming van de regels inzake transparantie, bekendmaking en mededinging en kunnen, in voorkomend geval, worden geraadpleegd.

De regering beoogt het goede voorbeeld te geven op het gebied van publieke efficiëntie. Elke euro die wordt uitgegeven moet een nuttig effect hebben voor de burgers, de vervoersoperatoren of de ecologische transitie.

Eenheidsticket

Er wordt nagedacht over een eenheidsticket. Dat punt werd besproken binnen de IMC en zal opnieuw op de agenda staan van een volgende IMC. Dat zal opheldering bieden omtrent het te volgen stappenplan voor de integratie van het openbaar vervoer en voor de operationalisering van een tweede proefproject.

Sociaal akkoord en verworven rechten van de werknemers

Het is jammer dat er een perslek over het voorakkoord is geweest. De minister kan zich niet uitlaten over de inhoud van een voorakkoord dat niet door alle partijen werd goedgekeurd. Op die manier komt hij zijn verplichtingen ten aanzien van de vakbonden na.

Securail

De ministers van Binnenlandse Zaken en van Mobiliteit hebben al overleg gepleegd over de veiligheidskwesties. Ze delen hetzelfde standpunt: het personeel van Securail blijft NMBS-personeel en een eventueel medevoogdij-schap met Binnenlandse Zaken zal worden geëvalueerd.

Le gouvernement a imposé des économies de 1,8 % en 2025 pour ces études aux différentes administrations et entend maintenir l'effort de -1,8 % de manière cumulative d'année en année, ce qui devrait donc amener à une économie en la matière de -9 % au terme de la législature.

Le SPF Mobilité et Transports a intégré cette donne budgétaire et s'est ajusté à cette demande forte. Il s'agit donc de réduire le nombre d'études. Dès cette première année de législature, une réduction effective des frais d'études du SPF est engagée.

Le ministre a donné comme ligne directrice de n'avoir recours à des prestations de consultance externe que lorsque cela s'avère strictement nécessaire – en particulier lorsqu'il s'agit d'expertises techniques ou juridiques qui ne peuvent être assurées en interne, ou de projets financés en partie par des fonds européens.

Tous les marchés publics en la matière sont attribués dans le respect des règles de transparence, de publicité et de concurrence, et peuvent, le cas échéant, être consultés.

Le gouvernement voudrait donner l'exemple en matière d'efficacité publique. Chaque euro dépensé doit produire un effet utile pour les citoyens, les opérateurs de transport, ou pour la transition écologique.

Billet unique

Le billet unique fait l'objet d'une réflexion. Il en a été question au sein de la CIM et le point reviendra à l'ordre du jour d'une prochaine CIM, afin de clarifier la feuille de route à suivre pour l'intégration des transports en commun et pour opérationnaliser un deuxième projet pilote.

L'accord social et les droits acquis des travailleurs

La fuite dans la presse concernant le pré accord est regrettable. Le ministre ne saurait s'exprimer au sujet du contenu d'un préaccord non validé par l'ensemble des parties. Il respecte ainsi son engagements vis-à-vis des syndicats.

Sécurail

Les ministres de l'Intérieur et de la Mobilité se sont déjà concertés sur les questions de sécurité. Ils partagent le même point de vue: le personnel de Securail restera personnel de la SNCB et question d'une cotutelle avec les Affaires intérieures sera évaluée;

Stakingsrecht

De nationale en de Europese rechtspraak erkennen dat beperkingen kunnen worden opgelegd aan het stakingsrecht om de rechten en vrijheden van anderen te beschermen, in het bijzonder het recht op vrij verkeer en de vrijheid van ondernemen. De minister heeft HR Rail dan ook gevraagd alle mogelijkheden te onderzoeken om onrechtmatige stakingsaanzeggingen te weigeren met behulp van de juridische instrumenten die hij ter beschikking heeft.

GEN-audit

De beslissing van de regering is zeer recent. De minister denkt momenteel na over de reikwijdte en de timing van die audit, met het oog op de concrete voorbereiding van de opdrachtenbrief die aan het Interfederaal Korps van de Inspectie van Financiën zal worden gestuurd.

Fietstoeslag

In de beleidsnota is niet uitdrukkelijk sprake van de fietstoeslag, wat niet betekent dat hij wordt miskend of afgewezen.

De fiets-treincombinatie is een duidelijke prioriteit van het duurzame mobiliteitsbeleid, zoals opgenomen in het regeerakkoord. Zulks leidt al tot heel concrete maatregelen: meer fietsplaatsen op de treinen, beveiligde fietsenstallingen in de stations en een beter toegankelijke infrastructuur. Die dynamiek is gaande en wordt voortgezet.

Het fietstarief – met andere woorden de toeslag – maakt deel uit van dat bredere denkwerk. Daarover wordt gesproken met de NMBS, met het oog op consistente tarieven en een betere toegankelijkheid. Er worden een aantal sporen geanalyseerd, waarbij rekening wordt gehouden met de technische en budgettaire beperkingen en de ervaring uit het buitenland.

Het doel is duidelijk: actieve mobiliteit aanmoedigen, intermodale trajecten bevorderen en milieuvriendelijk gedrag niet afremmen. Maar elke tariefwijziging moet ernstig en methodisch worden onderzocht, binnen het algemeen tariefbeleid van de operator. De minister blijft dan ook aandacht hebben voor deze kwestie, in een geest van dialoog en verantwoordelijkheid.

Lijn 20 Hasselt – Maastricht

De federale en Vlaamse ministers van Mobiliteit hebben dit dossier besproken. De beslissing om lijn 20 buiten

Le droit de grève

La jurisprudence nationale et européenne reconnaît que des limites peuvent être apportées au droit de grève pour préserver les droits et libertés d'autrui, notamment le droit à la libre circulation et la liberté d'entreprendre. En conséquence, le ministre a demandé à HR Rail d'étudier toutes les possibilités de refuser les préavis de grève abusifs à l'aide des outils juridiques à sa disposition.

Audit sur le RER

La décision du gouvernement est très récente. Le ministre travaille actuellement à la réflexion sur le scope et le délai de cet audit en vue de préparer concrètement la lettre de mission qui sera transmise au Corps de l'Inspection des Finances.

Le supplément vélo

La note de politique générale ne mentionne pas explicitement ce sujet, ce qui ne signifie pas que cette question est ignorée ou écartée.

La combinaison entre vélo et train constitue une priorité claire de la politique de mobilité durable, telle qu'inscrite dans l'accord de gouvernement. Elle se traduit déjà par des mesures très concrètes: augmentation du nombre de places vélos à bord des trains, création de parkings vélos sécurisés en gare, amélioration de l'accessibilité des infrastructures. Cette dynamique est en cours et se poursuivra.

La question du tarif vélo – et donc du supplément – s'inscrit dans cette réflexion plus large. Elle fait l'objet d'échanges avec la SNCB, dans une logique de cohérence tarifaire et d'accessibilité renforcée. Plusieurs pistes sont analysées, en tenant compte des contraintes techniques, budgétaires et de l'expérience observée à l'étranger.

L'objectif est clair: encourager la mobilité active, favoriser les trajets intermodaux, et ne pas freiner les comportements vertueux sur le plan environnemental. Mais toute évolution tarifaire doit être examinée avec sérieux et méthode, dans le cadre global des politiques tarifaires de l'opérateur. Le ministre reste donc attentif à cette question, dans un esprit de dialogue et de responsabilité.

La ligne 20 Hasselt – Maastricht

Les ministres de la Mobilité fédéral et flamand ont abordé ce dossier. La décision de désaffectation de la

dienst te stellen, zou destijds zijn genomen door minister Bellot als gevolg van de plannen van het Vlaams Gewest om een deel van de voormalige spoorlijn te hergebruiken voor de aanleg van een tramlijn tussen Hasselt en Maastricht in het raam van het Spartacusplan. Er lijkt in dat verband vooralsnog geen concreet project te bestaan om die voormalige spoorlijn opnieuw in dienst te stellen.

Interministeriële conferenties

De minister stelt dat hij in zijn beleidsnota heeft aangekondigd dat hij eenmaal per trimester een interministeriële conferentie van de ministers van Mobiliteit (IMC Mobiliteit) zal organiseren om belangrijke thema's zoals intermodaliteit, verkeersveiligheid, actieve mobiliteit en toegankelijkheid te bespreken.

Zoals gezegd blijven de integratie van het openbaar vervoer en het multimodale ticket tot de belangrijkste punten behoren.

Biologisch waardevolle site voor energie

Het beleid voor de ontwikkeling van een energieproductie-installatie op de site van Infrabel wordt nog geanalyseerd bij Infrabel. De conclusies van de analyses zijn nog niet beschikbaar.

Het is duidelijk dat in voorkomend geval maatregelen zullen moeten worden genomen om de veiligheid van de reizigers aan boord te vergroten, meer bepaald via communicatie- en bewakingstools. Dat probleem rijst ook vandaag al aangezien de treinbegeleider niet op elk moment in elk rijtuig aanwezig kan zijn.

Bedrijfsethiek

Het CAF-dossier gaat over de toepassing van het internationaal recht. De minister heeft de eerste minister en de minister van Buitenlandse Zaken geraadpleegd en wacht op hun antwoorden.

Intermodaal tariefsysteem

Verschillende Europese landen werken al met intermodale tariefsystemen. Zwitserland en Oostenrijk hebben een systeem met een vervoerbewijs waarmee passagiers binnen eenzelfde regio met de trein, de tram, de bus of de metro kunnen reizen. Ook Duitsland heeft zich laten opmerken met zijn initiatief van een "Deutschlandticket", dat toegang geeft tot het volledige regionale vervoeraanbod tegen één tarief. Het zijn interessante experimenten, waarvan de resultaten van nabij worden gevolgd.

ligne 20 aurait été prise à l'époque par le ministre Bellot comme suite aux projets de la région flamande de réutiliser une partie de l'assiette de l'ancienne ligne ferroviaire dans le cadre de la création d'une ligne de tramway entre Hasselt et Maastricht dans le cadre du plan Spartacus. Il semblerait que, dans ce cadre, il n'y a pour l'instant pas de projet concret de réintroduction d'un service ferroviaire sur cette ancienne ligne.

Conférences interministérielles

Le ministre renvoie au fait qu'il a annoncé dans sa note de politique générale qu'il organisera une fois par trimestre une Conférence Interministérielle des ministres de la Mobilité (CIM Mobilité) permettant d'échanger sur des enjeux structurants tels que l'intermodalité, la sécurité routière, la mobilité active, l'accessibilité.

L'un des sujets importants demeure l'intégration des transports en commun et le ticket multimodal comme vous l'évoquez.

Terrain d'intérêt biologique pour l'énergie

La politique de développement d'installation de système de production d'énergie sur les terrains d'Infrabel est encore en cours d'analyse chez Infrabel. Les conclusions des analyses ne sont pas encore disponibles.

Il est clair que, le cas échéant, des mesures doivent être prises pour renforcer la sécurité des voyageurs et des voyageuses à bord, notamment via des outils de communication et de surveillance. Cette question se pose d'ailleurs déjà aujourd'hui, un accompagnateur ne pouvant se trouver à tout moment dans chaque voiture.

Éthique des affaires

Le dossier CAF renvoie à une question d'application du droit international. Le ministre a consulté le premier ministre et le ministre des Affaires étrangères et attend leurs réponses.

Tarification intermodale

Plusieurs pays européens ont déjà mis en œuvre des solutions de tarification intermodale. Les modèles suisses et autrichien connaissent le système d'un seul titre de transport permettant de voyager indifféremment en train, tram, bus ou métro dans une même région. L'Allemagne a également marqué les esprits avec son initiative du "Deutschlandticket", qui donne accès à l'ensemble du transport régional pour un tarif unique. Ce sont des expériences intéressantes dont les résultats sont suivis de près.

Ze inspireren in die zin dat ze laten zien dat een ambitieuze tariefintegratie mogelijk is op voorwaarde dat er een sterke coördinatie is tussen de overheid en de operatoren. In België, waar de bevoegdheden inzake vervoer verdeeld zijn over verschillende beleidsniveaus, vergt tariefintegratie een nauwe dialoog tussen het federale niveau, de gewesten en de verschillende operatoren. Dat is precies het opzet van de Interministeriële Conferentie Mobiliteit en van de intermodale werkgroep waarin de NMBS en de drie gewestelijke operatoren samenkomen.

De beleidsnota voorziet zelfs uitdrukkelijk in de uitvoering van een werkplan om concreet vooruitgang te boeken op weg naar tariefintegratie. Dat omvat een analyse van Europese goede praktijken, maar ook specifieke aandacht voor de technische haalbaarheid, de verdeling van de inkomsten en de gebruikerservaring. Daar wordt op pragmatische wijze naartoe gewerkt, zonder evenwel de beperkingen uit het oog te verliezen, maar wel degelijk met de gedeelde ambitie om mobiliteit werkelijk vloeiend, toegankelijk en eenvoudig te maken voor het hele grondgebied.

Openbaredienstcontract

Het openbaredienstcontract van de NMBS en het prestatiecontract zullen grondig worden geëvalueerd tijdens de *mid-term review* die gepland is in 2027. De prestaties van het bedrijf kunnen nu al worden beoordeeld via de prestatiedialogen waarin de contracten voorzien.

Integraal mobiliteitsbeleid

Men mag geen kokervisie hebben op mobiliteit. Mobiliteit overschrijdt immers de federale, gewestelijke en lokale bevoegdheden en raakt rechtstreeks aan thema's als sociale rechtvaardigheid, ruimtelijke ordening, volksgezondheid en gelijke toegang tot rechten. Samenwerking is een prioritaire methode.

Reeds aan het begin van de regeerperiode heeft de minister de structurele dynamiek van dialoog herstart via de Interministeriële Conferentie Mobiliteit, waarin hij samenkomt met alle collega's van de gewesten. De thema's die aan bod komen zijn intermodaliteit, toegankelijkheid van de netwerken, solidaire tarifiering en complementariteit van het spoor en het lokaal vervoer in landelijke gebieden.

Op lokaal niveau worden partnerschappen met de gemeenten en steden versterkt om de toegangsinfrastructuur van de stations uit te bouwen, initiatieven voor gedeelde mobiliteit te ondersteunen enzovoort. Die samenwerking is essentieel, omdat de actoren in

Elles inspirent dans le sens où elles montrent qu'une intégration tarifaire ambitieuse est possible, à condition d'une forte coordination entre autorités publiques et opérateurs. En Belgique, les compétences en matière de transport étant réparties entre plusieurs niveaux de pouvoir, l'intégration tarifaire suppose un dialogue étroit entre le fédéral, les Régions et les différents opérateurs. C'est précisément ce qui est tenté dans le cadre de la Conférence Interministérielle Mobilité et de la task force intermodale qui réunit la SNCB et les trois opérateurs régionaux.

La note de politique générale prévoit d'ailleurs explicitement la mise en place d'un plan de travail pour avancer concrètement vers une intégration tarifaire. Cela inclura l'analyse des bonnes pratiques européennes, mais aussi une attention particulière à la faisabilité technique, à la répartition des recettes et à l'expérience utilisateur. On progresse dans cette direction avec pragmatisme, sans ignorer les contraintes, mais avec une ambition partagée: celle de rendre la mobilité réellement fluide, accessible et simple à l'échelle de l'ensemble du territoire.

Contrat de service public

Le contrat de service public de la SNCB et le contrat de performance feront l'objet d'une évaluation approfondie lors du *mid-term review* prévu en 2027. Les performances des entreprises peuvent d'ores et déjà être évaluées au travers des mécanismes de dialogue de performance prévues dans les contrats.

Politique de mobilité intégrale

La mobilité ne peut pas être pensée en silos. Elle traverse les compétences fédérales, régionales et locales, et elle touche directement à des enjeux de justice sociale, d'aménagement du territoire, de santé publique, et d'égalité d'accès aux droits. C'est la coopération est une priorité de méthode.

Dès le début de la législature, le ministre a relancé une dynamique structurelle de dialogue au travers de la Conférence Interministérielle Mobilité, réunissant l'ensemble des collègues des Régions. Ainsi, les thèmes abordés sont notamment l'intermodalité, l'accessibilité des réseaux, la tarification solidaire, ou encore la complémentarité entre le rail et les transports locaux dans les zones rurales.

Au niveau local, les partenariats avec les communes et les villes sont renforcées pour développer des infrastructures d'accès aux gares, soutenir les initiatives de mobilité partagée etc... Ces coopérations sont essentielles, car ce sont souvent les acteurs de terrain qui identifient le

het veld de noden van kwetsbare reizigers of reizigers die in afgelegen gebieden wonen vaak het best kunnen identificeren.

Het doel is duidelijk: ervoor zorgen dat mobiliteit niet langer een factor van uitsluiting is, maar eerder een hefboom voor sociale inclusie, economische emancipatie en ecologische transitie. Dat betekent ook dat op de tarieven moet worden ingegrepen en dat men erop moet toezien dat het vervoeraanbod bevattelijk, financieel toegankelijk en fysiek bruikbaar is voor iedereen.

Die geïntegreerde aanpak strookt met de Duurzame Ontwikkelingsdoelen van de Verenigde Naties, in het bijzonder SDG 11.2 over de billijke toegang tot veilige, toegankelijke en betaalbare vervoerssystemen. In die geest en met methode, dialoog en politieke wil worden stappen ondernomen naar mobiliteit die voor iedereen echt een recht is.

Rhein-Ruhr Rail Connection (3RX)

De minister voert momenteel gesprekken over dit project met zijn buitenlandse collega's. Zo sprak de minister alvast met de Duitse ambassadeur en is de aanzet gegeven om ook een ontmoeting te organiseren met de nieuwe Duitse vervoersminister.

In dat verband wil de minister zijn ambtsgeenoot voorstellen een gezamenlijke intentieverklaring op te maken. Duitsland is thans immers het enige buurland waarmee België nog geen dergelijk document heeft ondertekend.

Het opzet is Duitsland aan te zetten tot een duidelijk standpunt over het 3RX-project, dat van strategisch belang is voor de uitbouw van het grensoverschrijdende goederenvervoer per spoor.

Internationale treinreizigers

Het uitgezette beleid moet meer mensen doen kiezen voor de trein, om zo een echte modal shift tot stand te brengen. Internationale reizigers zullen daarbij zeker niet worden voorgetrokken op nationale reizigers.

Heel wat medeburgers zijn tegenwoordig weliswaar grensarbeiders. Om aan hun behoeften te voldoen, wil de minister een deel van zijn beleid toespitsen op het internationale treinverkeer, teneinde hun een doeltreffend, duurzaam en toegankelijk mobiliteitsalternatief aan te bieden.

plus finement les besoins des publics en situation de précarité ou d'isolement géographique.

L'objectif est clair: faire en sorte que la mobilité ne soit plus un facteur d'exclusion, mais au contraire un levier d'insertion sociale, d'émancipation économique et de transition écologique. Cela implique d'agir aussi sur le plan tarifaire, et de veiller à ce que les offres de transport soient compréhensibles, accessibles financièrement, et physiquement utilisables par toutes et tous.

Cette approche intégrée est cohérente avec les Objectifs de Développement Durable des Nations Unies, notamment le SDG 11.2 sur l'accès équitable à des systèmes de transport sûrs, accessibles et abordables. C'est dans cet esprit, avec méthode, dialogue et volonté politique, que le progrès vers une mobilité qui soit véritablement un droit pour chacun se poursuit.

Rhein-Ruhr Rail Connection (3RX)

Des discussions sont actuellement en cours avec les homologues étrangers. Le ministre a effectivement rencontré l'ambassadeur d'Allemagne, et une initiative a été prise pour organiser également une rencontre avec le nouveau ministre allemand en charge des questions de transport.

Dans ce cadre, le ministre souhaite proposer à son homologue la rédaction d'une lettre d'intention conjointe. En effet, l'Allemagne est à ce jour le seul pays limitrophe avec lequel la Belgique ne dispose pas encore d'un tel document.

L'objectif est d'encourager l'Allemagne à se positionner clairement sur le projet 3RX, qui revêt une importance stratégique pour le développement du fret ferroviaire transfrontalier.

Les voyageurs internationaux

La politique menée vise à développer davantage le transport ferroviaire afin de favoriser un véritable transfert modal. Il ne s'agit pas de privilégier les voyageurs internationaux au détriment des voyageurs nationaux.

Cela étant dit, un nombre important de concitoyens sont aujourd'hui des travailleurs transfrontaliers. C'est notamment pour répondre à leurs besoins que le ministre entend concentrer une partie de son action sur les déplacements internationaux en train, afin de leur offrir une alternative de mobilité efficace, durable et accessible.

Stakingscompensaties

De minister verwijst naar de mondelinge vragen die werden behandeld tijdens de commissievergadering van 2 april 2025.

Bij stakingen zullen de NMBS en Infrabel een alternatieve dienstregeling uitwerken op basis van de door het betrokken personeel meegedeelde werkkintenties. Daardoor zal er op elke stakingsdag een treinaanbod zijn, dat vooraf aan de pendelaars wordt meegedeeld via alle informatiekanalen van de NMBS. De dienstregeling op een stakingsdag kan vanaf 24 uur op voorhand worden geraadpleegd op de reisplanner van de NMBS, beschikbaar via de app en de website.

De vergoedingsregeling is dezelfde als op “normale” dagen en heeft betrekking op eventuele vertragingen ten opzichte van de specifieke stakingsdienstregeling. Die wordt de dag vóór de staking bekendgemaakt aan de reizigers (en in gesynthetiseerde vorm twee dagen van tevoren op de website van de NMBS).

Voltooiing van de rijpadencatalogus

De rijpadencatalogus vormt een duidelijk onderdeel van het prestatiecontract van Infrabel.

De voltooiing van die catalogus past in een gedeeld streven naar meer transparantie, voorspelbaarheid en coördinatie bij de toewijzing van rijpaden. Het is een onmisbaar instrument om het gebruik van de spoorweginfrastructuur te stroomlijnen, in lijn met de doelstellingen van het prestatiecontract tussen de Staat en Infrabel.

De catalogus heeft de voorbije maanden verder vorm gekregen in het raam van de uitwerking van de nieuwe dienstregeling. Samen met Infrabel volgt de FOD Mobiliteit dit dossier op de voet, om erop toe te zien dat de duidelijkheids-, objectiviteits- en non-discriminatiebeginselen worden nageleefd, ook in een context van geleidelijke openstelling van de markt.

Dat moet op termijn leiden tot een gestructureerde rijpadencatalogus waarmee alle operatoren – zowel uit het goederen- en personenvervoer als nationaal en internationaal – hun capaciteitsbehoeften beter kunnen inschatten, hun dienstregeling kunnen optimaliseren en nieuwe diensten kunnen ontwikkelen. Die catalogus past ook in de Europese ontwikkelingen die kaderen in het lopende overleg over de hervorming van het regelgevend kader omtrent het beheer van de spoorwegcapaciteit binnen de Europese Unie.

Compensations pour les grèves

Le ministre renvoie aux questions parlementaires orales traitées en commission le 2 avril 2025.

En cas de grève, la SNCB et Infrabel proposeront un service de train alternatif en fonction des intentions de travail communiquées par le personnel concerné. Il y a donc un service de train chaque jour de grève, communiqué à l'avance aux pendulaires via tous les canaux d'information de la SNCB. Les horaires de chaque jour de grève peuvent être consultés 24 heures à l'avance sur le planificateur de voyage de la SNCB, via l'application et le site web.

Le système d'indemnisation est identique à celui utilisé les jours “normaux”, et porte sur les éventuels retards des trains par rapport aux horaires de grève spécifiques, qui sont annoncés aux voyageurs la veille de chaque jour de grève (et deux jours avant sous forme récapitulative sur le site de la SNCB).

Finalisation du catalogue sillon

Le catalogue sillon est un élément inscrit très clairement dans le contrat de performance d'Infrabel.

La finalisation de ce catalogue s'inscrit dans une volonté partagée d'améliorer la transparence, la prévisibilité et la coordination dans l'attribution des sillons ferroviaires. C'est un instrument indispensable pour garantir un usage optimal de l'infrastructure, en cohérence avec les objectifs du contrat de performance conclu entre l'État et Infrabel.

Le travail sur ce catalogue a avancé ces derniers mois, notamment dans le cadre de la préparation de la nouvelle offre horaire. La FOD Mobilité suit ce dossier de près, en lien étroit avec Infrabel, afin de veiller à ce que les principes de clarté, d'objectivité et de non-discrimination soient pleinement respectés, y compris dans un contexte d'ouverture progressive du marché.

L'objectif est de disposer, à terme, d'un catalogue de sillons structuré, qui permette à tous les opérateurs – fret et voyageurs, nationaux ou internationaux – de mieux anticiper leurs besoins de capacité, d'optimiser leurs horaires, et de développer de nouveaux services. Ce catalogue s'inscrit aussi dans une dynamique européenne, en lien avec les discussions en cours sur la réforme du cadre réglementaire relatif à la gestion de la capacité ferroviaire au sein de l'Union européenne.

Nachttreinen

Dat de nachttreinen niet aan bod komen, wijst niet op desinteresse maar op het feit dat de minister zich eerst wil focussen op de prioritaire en direct operationele actiehefbomen op federaal niveau.

Het moet evenwel gezegd dat de ontsluiting van internationale spoorwegverbindingen, waaronder dus ook de nachttreinen, integraal deel uitmaakt van de Europese strategie voor een duurzame mobiliteit. In dat verband neemt België deel aan de lopende Europese besprekingen om de grensoverschrijdende coördinatie te verbeteren en de regelgevende of technische obstakels die de heringebruikname van die verbindingen nog in de weg staan, uit de weg te ruimen.

De minister zal de verbintenissen van zijn voorganger inzake internationale samenwerking voortzetten, met name aan de hand van intentieverklaringen met meerdere buurlanden. Ook de uitbouw van de verbindingen Brussel-Luxemburg en Brussel-Amsterdam en het overleg over de spoorontsluiting van de luchthavens passen in diezelfde logica van de uitbreiding van langeafstandsnetten.

In het bijzonder aangaande de nachttreinen stelt de minister dat hun ontwikkeling grotendeels afhangt van private initiatieven of onderlinge samenwerking tussen operatoren. Het is de taak van de minister van Mobiliteit een gunstig kader te scheppen inzake toegang tot het net, afstemming met de infrastructuurbeheerders en Europese ondersteuning waar mogelijk. De minister blijft openstaan voor elk geloofwaardig initiatief dat bijdraagt tot een bestendig mobiliteitsaanbod van en naar België.

Militaire mobiliteit

De militaire mobiliteit is inderdaad een onderhandelingshefboom die de realisatie van het 3RX-project des te meer rechtvaardigt, aangezien dat tracé essentieel is om de toegang te vergemakkelijken tot de haven van Antwerpen, een belangrijk militair knooppunt. Het is daarom eveneens een noodzakelijke hefboom in de besprekingen met Nederland. De 60/40-verdeelsleutel is inderdaad niet nieuw, maar werd altijd al toegepast. Het is een communautaire kwestie. Het 3RX-tracé is duidelijk belangrijk en opdat de treintransporten die infrastructuur kunnen gebruiken, moeten ze heel vaak ook de rest van het grondgebied doorkruisen, wat eveneens vereist dat het Waalse spoornet moet worden onderhouden en ontwikkeld. Een dergelijk project mag niet worden uitgesloten van de regionale verdeelsleutel.

Trains de nuit

L'absence de renvoi au trains de nuit ne traduit pas un désintérêt, mais bien une volonté de se concentrer sur les leviers d'action prioritaires et directement opérationnels au niveau fédéral.

Cela étant dit, le développement des connexions ferroviaires internationales, y compris les trains de nuit, fait partie intégrante de la stratégie européenne de mobilité durable. À ce titre, la Belgique participe aux discussions en cours à l'échelle de l'Union européenne pour améliorer la coordination transfrontalière et lever les obstacles réglementaires ou techniques qui freinent encore le redéploiement de ces liaisons.

Le ministre poursuivra les engagements de son prédécesseur en matière de coopération internationale, notamment dans le cadre des lettres d'intention signées avec plusieurs pays voisins. Le développement des liaisons Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Amsterdam, ainsi que les discussions autour de l'interconnexion ferroviaire des aéroports, s'inscrivent dans cette même logique de renforcement des réseaux longue distance.

Concernant spécifiquement les trains de nuit, leur développement relève en grande partie d'initiatives privées ou de coopérations bilatérales entre opérateurs. Le rôle du ministre de la Mobilité est d'assurer un cadre favorable, notamment en matière d'accès au réseau, de coordination avec les gestionnaires d'infrastructure et de soutien européen lorsque cela est possible. Le ministre reste ouvert à toute initiative crédible qui contribuerait à renforcer l'offre de mobilité durable au départ et à destination de la Belgique.

Mobilité militaire

La mobilité militaire est effectivement un levier de négociation qui justifie d'autant plus la réalisation du projet 3RX, ce tracé étant essentiel pour faciliter l'accès au port d'Anvers qui est un hub militaire important. C'est donc également un levier à utiliser dans les discussions avec les Pays-Bas. En ce qui concerne la clé de répartition 60/40, ce n'est effectivement pas un élément nouveau, mais celle-ci a toujours été appliquée, c'est une question communautaire. Le 3RX est clairement important et pour que les convois ferroviaires puissent utiliser cette infrastructure, ils doivent très souvent également traverser le reste du territoire, ce qui nécessitera aussi de maintenir le réseau ferroviaire wallon en état et de le développer. Un tel projet ne peut être exclus de la clé régionale.

B.2. *Wegverkeer*

Wegcode

Tijdens de volgende IMC met de gewesten staat een bespreking van het project gepland. De administraties stemmen onderling af om de volgende fasen tot aan de uitvoering voor te stellen.

Recidive

Er wordt een brief aan de minister van Justitie, mevrouw Verlinden, voorbereid om te zorgen voor een goede samenwerking in dat dossier en aan te tonen dat de minister daaraan belang wil hechten.

Controles

De controle op het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur maakt deel uit van het regeerakkoord en het idee van een proefproject ontstond al tijdens de vorige legislatuur. Dat is dus een prioriteit. Natuurlijk zal alles in het werk worden gesteld om de impact op de persoonlijke levenssfeer te beperken.

Uit tests van Vias institute en in het buitenland blijkt dat de huidige software zulks mogelijk maakt, bijvoorbeeld door de beelden buiten de perimeter van het apparaat te blurren.

Omdat het niet om biometrische software gaat, is er dus geen gezichtsherkenning.

Een andere manier om de persoonlijke levenssfeer te beschermen, bestaat erin het beeld automatisch te wissen wanneer geen overtreding wordt begaan.

De vaststelling van een overtreding door de software moet altijd worden geverifieerd door een visuele controle van het beeld door een beëdigd ambtenaar.

Wat de veiligheidsgordel betreft: dat staat inderdaad niet in het regeerakkoord.

In België draagt 95 % van de bestuurders een veiligheidsgordel, waarmee ons land ruimschoots voldoet aan het Europese gemiddelde.

Natuurlijk moet het dragen van de gordel blijvend worden gemonitord en moeten we proberen de statistieken nog te verbeteren, maar aangezien dat geen deel uitmaakt van het regeerakkoord, is dat geen dossier waar de autoriteiten aan werken. Momenteel wordt niet ingezet op cameramonitoring. Mocht het gebruik van ANPR-camera's toch worden overwogen, dan moet uiteraard rekening worden gehouden met de evenredigheid

B.2. *Route*

Code de la voie publique

Une discussion sur le projet est prévue lors de la prochaine CIM avec les Régions. Les administrations se coordonnent pour présenter les prochaines étapes jusqu'à l'exécution.

Récidive

Un courrier à l'attention de la ministre de la Justice, Mme Verlinden, est en cours de préparation pour assurer une bonne coopération sur le dossier et témoigner de l'importance que le ministre souhaite accorder au dossier.

Contrôles

Le contrôle de l'usage du GSM au volant fait partie de l'accord de gouvernement et l'idée d'un projet-pilote avait déjà germé lors de la législature précédente. C'est donc ça la priorité. Bien sûr, tout sera mis en œuvre pour limiter l'impact sur la vie privée.

Les tests fait par VIAS et à l'étranger montrent que les logiciels actuels le permettent, par exemple en floutant les images en dehors du périmètre de l'appareil.

Il ne s'agit pas d'un logiciel biométrique, il n'y a donc pas de reconnaissance faciale.

Un autre moyen permettant de garantir la vie privée consiste à effacer automatiquement l'image lorsqu'il n'y a pas d'infraction.

La détection de l'infraction par le logiciel soit toujours vérifiée par un contrôle visuel de l'image par un agent assermenté.

Pour la ceinture, ce n'est effectivement pas dans l'accord de gouvernement.

En Belgique, 95 % des conducteurs portent la ceinture, le pays se situe ainsi dans la bonne moyenne européenne.

Il faut bien sûr continuer à contrôler le port de la ceinture et essayer d'encore améliorer les statistiques, mais comme ce n'est pas dans l'accord de gouvernement, ce n'est pas un point sur lequel les autorités travaillent, on n'y travaille pas pour l'instant via caméra. Si une réflexion devait quand même avoir lieu pour aussi recourir au caméra ANPR pour cela, il faudrait évidemment tenir compte de la proportionnalité par rapport à la vie privée.

met betrekking tot de persoonlijke levenssfeer. Het valt nog uit te zoeken in hoeverre de software daaraan kan voldoen, wat op het eerste gezicht al complexer lijkt.

De minister wijst erop dat de departementen Justitie en Binnenlandse Zaken ook bevoegdheden hebben op dat gebied.

De visie is te gebruiken wat strikt noodzakelijk en doeltreffend is om de verkeersveiligheid te verbeteren, terwijl de impact op de privacy tot een minimum wordt beperkt. Die insteek geldt trouwens ook voor het in het regeerakkoord opgenomen gebruik van ANPR-camera's om gsm'en achter het stuur op te sporen. Zoals aangevoerd in een antwoord op een vraag hierover bestaat ter zake al software, die met name in het buitenland al met succes getest is geweest. Om de impact op de persoonlijke levenssfeer tot een minimum te beperken, zouden bijvoorbeeld de beelden waarop geen enkele overtreding werd vastgesteld, kunnen worden gewist en de beeldelementen die geen verband houden met de gezochte overtreding kunnen worden geblurd.

Databank

Er zijn al verschillende bijeenkomsten geweest tussen de departementen Justitie en Binnenlandse Zaken om gezamenlijke projecten te plannen (databank recidive, omzetting van de *Cross Border Enforcement*-richtlijn, re-integratieopleidingen). Voor die projecten wordt thans een actieplan opgesteld. Het is nog te vroeg om te zeggen wanneer de databank operationeel zal zijn, aangezien de implementatie van het systeem moet worden geanalyseerd (procedures, IT enzovoort).

Alle controles zouden erin moeten worden geregistreerd, inclusief de resultaten van het alcoholgehalte in het bloed. Die maatregel wordt ook overwogen als onderdeel van het gezamenlijk actieplan met de departementen Justitie en Binnenlandse Zaken, maar moet nog worden besproken met het departement Binnenlandse Zaken omdat zulks vereist dat alle politiezones dezelfde methode toepassen om alle controles te registreren, wat thans nog niet het geval is. Het staat echter in het regeerakkoord en er zal gevolg aan worden gegeven.

Inzake de gevolgen van het gebruik van camera's voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de aanpak van de minister van Justitie en het gebruik van ANPR-camera's antwoordt de minister dat wordt onderzocht hoe het ANPR-cameranetwerk kan worden gebruikt en tegelijkertijd de bepalingen van de algemene verordening gegevensbescherming in acht kunnen worden genomen.

Il conviendra de voir dans quelle mesure les logiciels peuvent y répondre, ce qui à priori semble plus complexe.

Le ministre rappelle que les départements de la Justice et de l'Intérieur ont également des compétences en la matière.

La vision est la suivante: ne pas s'interdire d'utiliser ce qui est strictement nécessaire et efficace pour améliorer la sécurité routière, tout en minimisant l'impact sur la vie privée. C'est l'approche retenue avec l'utilisation des caméras ANPR prévues dans l'accord de gouvernement pour détecter l'usage du téléphone au volant ou, comme il a été soutenu dans une réponse relativement à ce sujet, des logiciels existent déjà et ont déjà été testés avec succès, notamment à l'étranger. Pour limiter au maximum l'impact sur la vie privée, on pourra, par exemples, effacer les images sur lesquelles aucune infraction n'a été détectée et flouter les éléments de l'image sans rapport avec l'infraction recherchée.

Base de données

Il y a déjà eu plusieurs rencontres les départements de la Justice et de l'Intérieur pour planifier les projets communs (DataBase récidive, transposition de la directive *Cross Border Enforcement*, formations de réintégration). Ces projets vont faire l'objet d'un plan d'action qui est en cours d'élaboration. Il est aujourd'hui trop tôt pour dire quand la base de données sera fonctionnelle, car la mise en œuvre doit faire l'objet de travaux d'analyses (procédures, IT, ...).

Tous les contrôles devraient être enregistrés, y compris les taux d'alcoolémie. Cette mesure est aussi envisagée dans le cadre du plan d'action commun avec les départements de la Justice et de l'Intérieur, mais doit encore faire l'objet de discussion avec le département de l'Intérieur, car elle suppose que les zones de police appliquent la même méthode pour enregistrer tous les contrôles, ce qui n'est pas encore le cas aujourd'hui. Mais c'est prévu dans l'accord de gouvernement, il y sera donné suite.

Au sujet de la question de l'implication des caméras pour la protection de la vie, l'approche de la ministre de la Justice et l'utilisation des caméras ANPR, le ministre répond qu'une analyse est en cours sur les possibilités d'utiliser le réseau des caméras ANPR au regard du respect du Règlement relatif aux données à caractère personnel.

Frequentie van de controles

De ambitie is dat iedereen minstens eens in de drie jaar wordt gecontroleerd.

Budget van Vias institute

Het budget van Vias hangt samen met het beheerscontract tussen de Staat en het instituut, waarin de opdrachten van het instituut uitdrukkelijk worden omschreven. De opdrachten van Vias worden dus afgestemd op het budget dat ter beschikking wordt gesteld. Er zijn thans geen plannen om het jaarlijks aan Vias toegewezen budget te herzien.

Follow-up van de buitenlandse overtredders

De *Cross Border Enforcement*-richtlijn voorziet in een betere follow-up van de buitenlandse overtredders. De omzetting van deze richtlijn in Belgisch recht (tegen 2027) moet zorgen voor meer rechtvaardigheid en de gelijke behandeling van eenieder.

Sociale dumping

De strijd tegen sociale dumping in de transportsector zal op meerdere manieren worden aangescherpt:

— door optimaal gebruik te maken van de onderlinge uitwisseling van multidisciplinaire controles zoals voorzien in het samenwerkingsprotocol van 15 december 2023 tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer en de Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (SIOD);

— door in te zetten op geregelde en eenmalige controles, zoals nationale actieweken, voor de vervoerssectoren waar het verschijnsel in het bijzonder voorkomt, zoals het busvervoer en het goederenvervoer per bestelwagen;

— door tijdens controles gebruik te maken van DSRC-apparatuur (*Dedicated Short-Range Communication*) om bepaalde overtredingen van de rij- en rusttijdenregels op te sporen.

Gelet op de besparingen die van de diensten worden gevraagd, kunnen er met de huidige personeelsenvolpe voor de FOD Mobiliteit en Vervoer geen nieuwe inspecteurs in dienst worden genomen.

Carpooling

De minister verwijst naar zijn beleidsnota: “Vanaf 2025 zal ik (...) nadenken over de voorwaarden voor toegang tot de fiscale aftrek voor carpooling, zodat alle

Fréquence des contrôles

L’ambition est que tout le monde soit contrôlé au moins une fois tous les trois ans.

Le budget de Vias institute

Le budget de Vias est lié au contrat de gestion entre l’État et l’institut qui en définit de façon explicite les missions. Les missions de Vias sont dès lors alignées sur le budget qui est mis à sa disposition. À ce stade, il n’est pas prévu de revoir le budget attribué chaque année à Vias.

Suivi des contrevenants étrangers

La directive *Cross Border* prévoit un meilleur suivi des contrevenants étrangers. La transposition de cette directive (pour 2027) en droit belge permettra davantage d’équité et favorisera le traitement égal de chacun.

Dumping social

La lutte contre les pratiques de dumping social présente dans le secteur du transport sera renforcée de plusieurs manières:

— en tirant profit au maximum de l’échange mutuel des contrôles multidisciplinaires prévus dans le cadre du protocole de coopération du 15 décembre 2023 entre le SPF Mobilité et Transports et le SIRS (Service d’Information et de Recherche Sociale);

— en ciblant les contrôles réguliers et ponctuels, comme des semaines nationales d’action, sur les transports particulièrement touchés par le phénomène, comme le transport en autocar et le transport de marchandises par camionnettes.

— par l’utilisation lors de ses contrôles de l’équipement DSRC (*Dedicated Short-Range Communication*) qui permet de détecter certaines infractions aux règles sur les temps de conduite et de repos.

Vu les économies demandées aux administrations, aucun nouvel inspecteur n’est possible avec l’enveloppe de personnel actuelle du SPF Mobilité et Transports.

Covoiturage

Le ministre renvoie au texte de sa note de politique générale: “La réflexion sur les conditions d’accès à la déduction fiscale du covoiturage afin que tous les

werknemers ervan gebruik kunnen maken en niet alleen de werknemers van bedrijven die dit soort reizen formeel organiseren en er financieel aan bijdragen.” De minister onderzoekt het vraagstuk met zijn ambtgenoot van Financiën en zal, zodra hij daar meer over weet, meer informatie verstrekken over hoe die fiscale stimulans voor carpooling kan worden geïmplementeerd.

Fiets

Het regeerakkoord omvat een plan, BeCyclist, om de fiets voor alle burgers te promoten.

Het openbaredienstcontract van de NMBS bevat specifieke indicatoren voor het ter beschikking stellen van fietsen in stations.

De minister heeft de operationalisering van de fietsstrategie nog niet met de NMBS kunnen bespreken. Hij vindt het ontwikkelen van de fiets-treincombinatie evenwel erg belangrijk. De minister zal ook onderzoeken welke rol Blue-bike kan spelen inzake deelfietsen.

Tot slot valt fietsinfrastructuur onder de bevoegdheid van de gewestelijke autoriteiten.

Financiering van de verkeersveiligheid

De departementen Justitie en Financiën hebben vorig jaar extra middelen verkregen uit het verkeersveiligheidsfonds. Ook de FOD Mobiliteit en Vervoer ontving bijkomende middelen, zij het in heel beperkt mate (enkele honderdduizenden euro's) om de capaciteit van de server van de DIV te verdubbelen en pannes bij raadplegingen door de politie te voorkomen. Justitie en politie beschikken voor die projecten dus over een specifiek pakket aan financiële middelen (er wordt een gezamenlijk actieplan opgesteld om het gebruik van die middelen te objectiveren).

Bewustmaking van het publiek

Dit betreft een regionale bevoegdheid die de minister in het kader van de IMC zal aankaarten bij zijn collega's.

Toegang van private actoren tot de Kruispuntbank van de voertuigen

De Kruispuntbank van de voertuigen voldoet aan uiteenlopende behoeften: berekenen van voorstellen, berekenen van verzekeringen, beheren van bedrijfswagenparken, repareren van voertuigen door garagisten enzovoort.

employés puissent en bénéficier et pas uniquement ceux d'entreprises qui organisent de manière formelle et interviennent financièrement dans ce type de déplacement”. Le ministre étudie actuellement la question avec son homologue des Finances et n'hésitera pas à fournir davantage d'informations sur la manière de mettre en œuvre cet incitatif fiscal pour le covoiturage lorsqu'il en saura plus.

Le vélo

L'accord de gouvernement prévoit un plan BeCyclist visant à promouvoir le vélo pour tous les citoyens.

Le contrat de service public de la SNCB comprend des indicateurs précis sur le point de l'offre de vélo dans les gares.

Le ministre n'a pas encore pu échanger avec la SNCB sur l'opérationnalisation de la stratégie vélo. Toutefois, il accorde une importance considérable au développement de la combinaison vélo-rail. Le ministre étudiera le rôle que peut jouer Blue-bike dans le cadre des vélos partagés également.

Enfin, les Infrastructures cyclables relèvent des autorités régionales.

Financement de la sécurité routière

Les départements de la Justice et des Finances ont obtenu des moyens supplémentaires sur la base du Fonds de Sécurité routière l'année dernière. Il en va de même pour le SPF Mobilité et Transports, mais de manière très limitée (quelques centaines de milliers d'euros) pour doubler les capacités du serveur de la DIV, pour éviter les pannes quand la police consulte. La Justice et la Police ont donc certains moyens financiers pour travailler sur ces projets (c'est pour objectiver l'utilisation de ces moyens qu'un plan d'action est élaboré conjointement).

Sensibilisation du public

Il s'agit ici d'une compétence régionale que le ministre va relayer auprès de ses collègues dans le cadre de la CIM.

Accès des acteurs privés à la Banque carrefour des véhicules

La Banque carrefour des véhicules répond à des demandes variées: elle sert pour le calcul des propositions, le calcul des assurances, la gestion des flottes de véhicules des entreprises, la réparation de véhicules par les garagistes...

Sociale leasing

In het regeerakkoord staat: “De regering zal een ondersteuningsmechanisme onderzoeken inzake sociale leasing van elektrische voertuigen, gericht op werknemers met een inkomen onder een bepaalde drempel.” De maatregel wordt momenteel geanalyseerd met het oog op de opname ervan als federale maatregel in het Sociaal Klimaatplan. Het Franse model dient inderdaad als inspiratiebron, zowel voor het concept als voor de administratieve mechanismen, de nadere regels voor het in aanmerking komen van de begunstigten enzovoort. De administratie zal binnenkort contact opnemen met de Franse autoriteiten om meer details te verkrijgen.

Inschrijving van voertuigen – contract met bpost

Er wordt momenteel een nieuwe overheidsopdracht opgesteld voor de productie en levering van kentekenplaten en kentekenbewijzen. De timing van de goedkeuring van die nieuwe overheidsopdracht maakt het onmogelijk om de nieuwe opdracht te doen ingaan op de vervaldag van de huidige concessie, namelijk 31 juli 2025. De concessie werd daarom recent met een extra jaar verlengd, met de mogelijkheid op elk moment op te zeggen mits een opzegtermijn van twee maanden in acht wordt genomen. Dankzij die verlenging is de continuïteit van de dienstverlening gegarandeerd, zonder impact voor de burger.

Mobiliteitsbudget

Zoals aangegeven in zijn uiteenzetting, benadrukt de minister dat de eerste stappen zijn gezet om de eerste fase van het regeerakkoord betreffende het mobiliteitsbudget uit te voeren.

In overeenstemming met het paasakkoord wordt momenteel wetgeving uitgewerkt die ervoor moet zorgen dat werkgevers systematisch een mobiliteitsbudget aanbieden aan werknemers die recht hebben op een bedrijfswagen. Er wordt naar gestreefd die bepaling op 1 januari 2026 in werking te laten treden.

In het verlengde van die eerste fase is de minister ook van plan te beginnen werken aan de tweede fase van het regeerakkoord, dat, ter herinnering, tot doel heeft een algemeen toegankelijk mobiliteitsbudget in te voeren. De denkoefening is nog maar net van start gegaan. De minister wil de nodige tijd nemen om de bestaande initiatieven te analyseren, in een geest van samenwerking met de sociale partners. De kwestie van de digitale middelen is een van de elementen die daarbij zullen worden onderzocht.

Leasing social

L'accord de gouvernement prévoit: “Le gouvernement examinera un mécanisme de soutien pour le leasing social de véhicules électriques ciblant les travailleurs dont les revenus sont inférieurs à un certain seuil”. Cette mesure est actuellement à l'analyse pour être inscrite comme mesure fédérale dans le cadre du Plan Social Climat. C'est effectivement le modèle français qui sert de source d'inspiration, tant sur le concept que sur la mécanique administrative, les modalités d'éligibilité des bénéficiaires, etc. L'administration doit prochainement prendre les contacts avec les autorités françaises pour obtenir plus de détails.

Immatriculation des véhicules – contrat avec bpost

L'élaboration d'un nouveau marché public pour la production et la délivrance des plaques et des certificats d'immatriculation est en cours. Le timing d'approbation de ce nouveau marché ne permettant pas de commencer le nouveau marché à l'échéance de l'actuelle concession, c'est-à-dire le 31 juillet 2025, la concession vient d'être prolongée d'une année supplémentaire avec possibilité de résilier à tout moment, moyennant deux mois de préavis. Grâce à cette prolongation, la continuité du service est garantie, sans impact pour le citoyen.

Budget mobilité

Comme il l'a indiqué dans son intervention, le ministre souligne que des premiers pas ont été franchis en vue de la mise en œuvre de la première phase de l'accord de gouvernement concernant le budget mobilité.

Conformément à ce qui a été prévu dans l'accord de Pâques, les travaux sont actuellement en cours pour élaborer un texte législatif visant à faire en sorte que le budget mobilité soit systématiquement proposé par les employeurs aux travailleurs ayant droit à une voiture de société. L'ambition est que cette disposition entre en vigueur au 1^{er} janvier 2026.

Dans la continuité de cette première étape, le ministre entend également engager les travaux relatifs à la deuxième phase de l'accord de gouvernement, qui vise, pour rappel, à mettre en place un budget mobilité accessible à tous. À ce stade, la réflexion n'en est qu'à ses débuts. Le ministre souhaite prendre le temps nécessaire pour analyser les initiatives existantes, dans un esprit de coopération avec les partenaires sociaux. La question des moyens numérique fait partie des éléments qui seront examinés dans ce cadre.

Lichte gemotoriseerde voertuigen

Lichte gemotoriseerde voertuigen zijn elektrische steps. Er bestaat sinds 2022 een reglementair kader, dat echter moet worden geëvalueerd om de veiligheid van de gebruikers te verbeteren. De minister onderzoekt samen met de belanghebbenden wat de beste manieren zijn om de veiligheid van die voertuigen te vergroten.

Projectoproepen

Voor 2025 zijn middelen beschikbaar voor projectoproepen, die zullen worden geëvalueerd om uit te maken of een nieuwe projectoproep nuttig is voor het stimuleren van de modal shift. Dat werd overigens beoogd in de oorspronkelijke regelgeving van de projectoproepen.

Elektrische wagens

In het kader van het paasakkoord aangaande hybride wagens werd de aftrekbaarheid van hybride bedrijfswagens verlengd, maar tegelijk zal de minister verschillende acties ondernemen om 100 % elektrische wagens te promoten, zoals gerichte communicatie over de verhoging van de investeringsaftrek voor laadpunten en de beschikbaarheid van laadpunten.

Nultolerantie voor alcohol

Er is nog geen wettelijke nultolerantie (0,0 mg/l) voor alle bestuurders, maar België werkt ernaartoe, onder meer via strengere drempels, zwaardere straffen en een politieke wil om rijden onder invloed sociaal onaanvaardbaar te maken.

Voetgangersplan

Het kabinet van de minister zal een ontmoeting organiseren met de voetgangersverenigingen.

Dragen van de helm

Volgens Vias institute zijn de conclusies van de verschillende observatie- en ziekenhuisstudies unaniem: vrijwel geen enkele gebruiker van de elektrische step draagt een helm. Aangezien gebruikers het moeilijk vinden een helm te vervoeren, kan het ontwerpen van nieuwe, vlot meeneembare helmen, zoals opvouwbare modellen, eveneens een oplossing zijn. De minister zal gesprekken voeren met de bevoegde regio's met het oog op sensibilisering.

Engins motorisés légers

Les engins motorisés légers sont les trottinettes électriques. Il existe un cadre réglementaire depuis 2022 qui doit néanmoins être évalué pour une amélioration de la sécurité des usagères et usagers. Le ministre analyse avec les parties prenantes les meilleures manières d'augmenter la sécurité de ces engins.

Appels à projets

Il y a des crédits disponibles en 2025 pour les appels à projets qui seront évalués pour étudier si un nouvel appel à projet est utile pour encourager le modal shift. C'était d'ailleurs prévu en ce sens dans le règlement initial des appels à projets.

Voitures électriques

Dans le cadre des accords de Pâques sur les voitures hybrides, la déductibilité des voitures de société hybrides a été prolongée, mais, en contrepartie, le ministre entreprendra diverses actions pour encourager les voitures 100 % électriques, comme une communication ciblée en ce qui concerne l'augmentation de la déduction pour investissement pour les points de charge et la disponibilité des points de charge.

Objectif zéro en termes d'alcool

Il n'y a pas encore de tolérance zéro légale (c'est-à-dire 0,0 mg/l) pour tous les conducteurs, mais la Belgique se rapproche progressivement de cet objectif, notamment par des seuils plus stricts, des sanctions renforcées, et une volonté politique de rendre l'alcool au volant socialement inacceptable.

Plan piéton

Le cabinet va rencontrer les associations représentatives des piétons.

Port du casque

Selon Vias institute, les conclusions des différentes études d'observation et hospitalières sont unanimes: pratiquement aucun utilisateur de trottinette électrique ne porte de casque. Étant donné que les utilisateurs trouvent difficile de transporter un casque avec eux, la conception de nouveaux casques plus portables, tels que les casques pliants, peut également être une solution. Le ministre discutera avec les Régions compétentes en matière de sensibilisation.

B.3. *Luchtvaart*

Overdracht van bevoegdheden aan de Europese Unie

Deze overdracht gebeurt hoofdzakelijk om het veiligheidsniveau tussen de lidstaten te standaardiseren, wat ook de totstandkoming van een Europese interne markt mogelijk maakt.

Vluchten boven bewoond gebied

Het regeerakkoord zal strikt worden toegepast. Het voorziet niet in de rechtstreekse deelname van de belanghebbenden aan de werkgroep die zich toelegt op het probleem van de vluchten boven bewoond gebied, maar roept impliciet op hun een stem te geven, aangezien het op grond van het regeerakkoord de bedoeling is dat het wetsvoorstel dat uit de werkgroep zal voortkomen rekening houdt met minstens vier parameters: geluids-overlast, volksgezondheid, economische activiteit en werkgelegenheid. Naast het stellen van beleidsprioriteiten is dit een duidelijke oproep om rekening te houden met het standpunt van de belanghebbenden over deze vier thema's, wat zoveel mogelijk zal gebeuren.

Wanneer de situatie voor de burgers verbeterd zal zijn? Zodra er in dezen een evenwichtig beleidscompromis is. De rest is inderdaad heel technisch, maar zal gebaseerd zijn op dat vergelijk.

De juridische geschillen vormen inderdaad een groot probleem. De minister vat zijn tweeledige aanpak samen:

— enerzijds werken “aan de bron”, met andere woorden toewerken naar een luchtvaartwet, wat onder meer de mogelijkheid zal bieden om windnormen vast te leggen en de vereiste rechtszekerheid te bieden;

— de belangrijkste lopende geschillen van nabij opvolgen, namelijk die tussen de omwonenden van Brussel-Nationaal en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Aangaande de mogelijkheid dat de luchtvaartwet niet aangenomen raakt, kan men er in dit stadium beter niet van uitgaan dat een dergelijke uitkomst onvermijdelijk is. Het welslagen van dat project zal in de eerste plaats afhangen van de politieke wil van alle betrokken partijen. Mochten de werkzaamheden toch moeten worden stopgezet, dan zou het nog steeds mogelijk zijn om gerichte actie te ondernemen met betrekking tot bepaalde technische aspecten, zoals de windnormen, zonder de hele juridische architectuur te moeten heroverwegen.

B.3. *Aviation*

Transfert de compétences en faveur de l'Union européenne

Ce transfert a lieu, principalement pour standardiser le niveau de sécurité entre les États membres, ce qui permet par ailleurs la constitution d'un marché intérieur européen.

Survol

L'accord de gouvernement sera strictement appliqué. Celui-ci ne prévoit pas la participation directe des parties prenantes au groupe de travail consacré à la problématique du survol, mais invite implicitement à leur donner voix au chapitre dès lors qu'il prévoit que la proposition de loi qui sera issue du groupe de travail devra tenir compte, au minimum, de quatre paramètres: nuisances sonores, santé publique, activité économique et emploi. Il y a là, au-delà de la fixation de priorités politiques, une invitation claire à prendre en compte l'avis des parties prenantes sur ces quatre sujets, ce qui sera fait autant que faire se peut.

Quand la situation va-t-elle s'améliorer pour les citoyens? Lorsqu'un compromis politique équilibré aura été trouvé sur la question. Le reste est, certes, très technique, mais procédera de cet accord.

En ce qui concerne les litiges judiciaires, il s'agit en effet d'une problématique importante. Le ministre résume son approche, qui sera double:

— d'une part, travailler “à la source”, c'est-à-dire travailler à l'adoption d'une loi aérienne, ce qui permettra notamment d'établir des normes de vent avec la sécurité juridique requise,

— d'autre part, suivre de près les principaux contentieux en cours, à savoir ceux mus par les riverains de Bruxelles-National et la Région bruxelloise.

S'agissant de l'éventualité où l'adoption de la loi aérienne ne pourrait aboutir, il n'est pas opportun, à ce stade, de considérer une telle issue comme inévitable. La réussite de ce projet dépendra avant tout de la volonté politique de l'ensemble des parties concernées. Néanmoins, si les travaux devaient être suspendus, il resterait possible d'intervenir de manière ciblée sur certains aspects techniques, tels que les normes de vent, sans devoir repenser l'ensemble de l'architecture juridique.

Geluidsquota

Wat het ministerieel besluit inzake geluidsquota betreft (AM QC), wordt een herziening wel degelijk overwogen, los van de lopende werkzaamheden met het oog op de nieuwe luchtvaartwet. Het gaat om twee afzonderlijke projecten die parallel kunnen verlopen.

Onafhankelijke instantie voor geluidshinder

Zonder vooruit te lopen op de inhoud van de werkzaamheden, is dit een aangelegenheid die wellicht zal worden behandeld in het kader van de werkgroep die zich toelegt op de vluchten boven bewoond gebied en een voorstel van luchtvaartwet moet opstellen. In het andere geval zal dit vraagstuk later worden behandeld in het parlementaire debat.

Autonoom luchtruimbeheer

De vraag bevat te weinig context om gedetailleerd te kunnen antwoorden, maar als de vraag betrekking heeft op de *Flexible Use of Space* (FUA), dient te worden opgemerkt dat die FUA – coördinatie van het luchtruim tussen civiele en militaire gebruikers – thans de mogelijkheid biedt het luchtruim in die zin te organiseren dat rekening kan worden gehouden met de toenemende vraag naar militaire oefeningen. Door de huidige geopolitieke context zijn er meer en meer FUA-activiteiten.

Bundeling van bevoegdheden

Het regeerakkoord kondigt inderdaad de logische bundeling van de veiligheidsbevoegdheden aan, meer bepaald voor de Luchtvaartinspectie van de DG Luchtvaart. Het project wordt thans bestudeerd en stond inderdaad op de agenda van een recente vergadering tussen de ministers van Mobiliteit en van Binnenlandse Zaken.

Tweetaligheid

Ambtenaren die op de luchthaven werken (voor het grootste deel federale ambtenaren) of personeelsleden van de BAC zijn onderworpen aan het gemeenschappelijke recht waarin de wetten van 18 juli 1966 voorzien voor de zogenaamde centrale diensten (waarvan de activiteiten zich over het hele land uitstrekken): eentaligheid van het personeel, maar de diensten waarbinnen ze actief zijn moeten zo georganiseerd zijn dat ze doeltreffend functioneren in beide talen.

Bodemsanering op de luchthaven Brussel-Nationaal

De sanering zal een half miljoen euro kosten. Het Vlaams Gewest en de Federale Staat hebben

Quotas de bruit

Concernant l'arrêté ministériel relatif aux quotas de bruit (AM QC), une révision est bien envisagée, indépendamment des travaux en cours sur la nouvelle loi aérienne. Il s'agit de deux chantiers distincts, qui peuvent progresser en parallèle.

Autorité indépendante des nuisances sonores

Sans préjuger du contenu de ses travaux, il s'agit d'une question qui sera vraisemblablement abordée dans le cadre du groupe de travail "survol", chargé de remettre une proposition de loi aérienne. Si ce n'est pas le cas, cette question sera abordée dans les cadres des débats parlementaires qui suivront.

Gestion autonome de l'espace aérien

La question contient trop peu d'éléments de contexte pour une réponse circonstanciée, mais si la question porte sur le *Flexible Use of Space* (FUA), il faut noter que celui-ci – à savoir une coordination de l'espace aérien entre civils et militaires – permet actuellement les aménagements en terme d'espace aérien qu'appellent les demandes militaires croissantes d'entraînement. Le FUA connaît donc un regain d'activité vu le contexte géopolitique actuel.

Regroupement des compétences

Le regroupement logique des compétences de sécurité est en effet prévu par l'accord de gouvernement, notamment pour l'Inspection aéronautique de la Direction Générale du Transport Aérien. Le projet est à l'étude et a en effet figuré à l'ordre du jour d'une réunion récente entre les ministres de la Mobilité et de l'Intérieur.

Bilinguisme

Lorsque des agents travaillant à l'aéroport sont des fonctionnaires (pour la plupart fédéraux) ou des agents de BAC, ils sont soumis au droit commun que les lois du 18 juillet 1966 prévoient pour les services dits centraux (dont l'activité s'étend à tous les pays): unilinguisme des agents, mais les services dans lesquels ceux-ci officient doivent être organisés pour fonctionner efficacement dans les deux langues.

Assainissement du sol à l'aéroport de Bruxelles-National

L'assainissement à un coût de 500.000 euros. Il y a un accord entre la Région flamande et l'État fédéral.

dienaangaande een akkoord gesloten. Het federale niveau zal slechts een deel van de kosten van de bodemsanering voor zijn rekening nemen.

Regionalisering van de luchthaven Brussel-Nationaal

Een regionalisering van de nationale luchthaven is niet aan de orde en staat overigens niet in het regeerakkoord. De bepaling van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 dat de uitrusting en uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal federale bevoegdheden zijn, blijft dus onverminderd gelden.

Diabolotoeslag

De minister is gebonden aan de in het verleden aangegane contractuele verplichtingen tussen Northem Diabolo en de Belgische Staat. Een eventuele herziening zal worden gebaseerd op de reële evolutie van de reizigersaantallen ten opzichte van de ramingen uit het contract. Er komt geen enkele wijziging zonder de instemming van alle stakeholders.

Regelgevend kader voor drones

Het betreft een prioriteit – de eerste op dit vlak –, zo groot zijn immers vandaag de veiligheidsuitdagingen, of het nu gaat om de tenuitvoerlegging van dwingende Europese regelgeving of om de ondersteuning van de cel Drones van het DGTV, in overeenstemming met het regeerakkoord.

Experten

Indien alle vijf de luchtvaartexperten voldoen aan het vereiste profiel, dan wil de minister ze nog voor eind juni in dienst nemen, zodat ze nog het hele vierde trimester van dit jaar bijeen kunnen komen.

Duurzame vliegtuigbrandstoffen en belasting op fossiele brandstoffen

De minister zal hoofdzakelijk op twee niveaus actief zijn:

- een correcte, concrete tenuitvoerlegging van de doelstellingen van EU-verordening 2023/2405 “*ReFuel EU Aviation*”, die ertoe strekt het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) te verhogen, als krachtigste middel om de CO₂-uitstoot van de luchtvaart terug te dringen;

- een optimale herverdeling van de ETS-inkomsten.

Le fédéral ne prend en charge qu’une partie du coût de l’assainissement des sols.

Régionalisation de l’aéroport de Bruxelles-National

Cette question n’est pas à l’ordre du jour et ne figure du reste pas dans l’accord de gouvernement; la loi spéciale du 8 août 1980 prévoit donc toujours que l’exploitation et l’équipement de l’aéroport de Bruxelles-National relèvent des compétences fédérales.

Taxe Diabolo

Le ministre se doit de se tenir aux obligations contractuelles prises par le passé entre Northem Diabolo et l’État Belge. Si une révision est envisageable, elle le sera à partir de l’évolution des chiffres de voyageurs réelle au regard des chiffres prévus par le contrat. Aucune révision ne sera effectuée sans l’accord de toutes les parties prenantes.

Cadre réglementaire pour les drones

Il s’agit d’une priorité – la première dans ce domaine – tant les enjeux de sécurité juridique sont importants, que ce soit pour la mise en œuvre des mesures réglementaires exigées par la législation européenne ou pour le soutien à la cellule drone de la DGTA, comme le prévoit l’accord de gouvernement.

Travail des experts

Le ministre souhaiterait, si l’ensemble des profils des cinq experts aériens requis se révèle satisfaisant, les désigner pour la fin du mois de juin, de manière qu’ils puissent se réunir tout au long du quatrième trimestre de cette année.

Les SAF et la taxation sur les carburants fossiles

Le ministre agira principalement à deux niveaux:

- mettre correctement et concrètement en œuvre les objectifs prévus par le règlement (UE) 2023/2405 “*ReFuel EU Aviation*”, (règlement qui a pour objectif de promouvoir l’utilisation accrue de carburants d’aviation durables (CAD), moyen le plus efficace de réduire les émissions de CO₂ de l’aviation);

- optimiser la redistribution des recettes ETS.

Privéjets

Het gaat er niet om deze of gene doelgroep of gebruiker te viseren, maar om een omvattende en gelaagde strategie te implementeren, met name door maatregelen tegen geluidsoverlast te nemen en door het verplichte gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) te veralgemenen.

Prijsverschil tussen vliegtuig en trein

Over dit onderwerp zijn al heel wat studies gevoerd. Het feit dat de trein vandaag en in veel situaties nog altijd duurder is dan het vliegtuig, heeft verschillende verklaringen. Zo wordt op internationale vliegtickets geen btw geheven, is kerosine nog steeds vrij van accijnzen en worden luchthavens vaak gefinancierd door de overheid. Voor nabije bestemmingen (Frankrijk, Duitsland, Verenigd Koninkrijk) kan de trein de concurrentie met het vliegtuig aan, maar voor verdere reizen (Italië, Spanje) komt vliegen er nog steeds als winnaar uit.

Europese voorbeelden tonen aan dat een hogesnelheidsaanbod dat degelijk is maar ook aantrekkelijk (kortere reistijd, meer comfort, concurrentiële prijs) het vliegverkeer op dezelfde trajecten fors kan terugdringen.

Een verankering van de hogesnelheidstrein als alternatief voor het vliegtuig stuit thans evenwel nog op enkele obstakels:

- hoge rijpadkosten;
- beperkte netcapaciteit;
- moeilijkheden om internationale trajecten zonder overstap aan te bieden;
- moeilijkheden om aansluitingen te waarborgen;
- hoge kostprijs van rollend materieel dat in meerdere landen inzetbaar is.

De kostprijs van het Europese spoorwegvervoer wordt vertekend door de ongelijke fiscale behandeling tussen spoorwegen en luchtvaart. Om een duurzaam vervoersmodel tot stand te brengen, is er nood aan eerlijke mededingingsvoorwaarden. De minister van Mobiliteit en Klimaat wil alle hefboomen in gang zetten, in het bijzonder op Europees niveau, om het regeerakkoord uit te voeren. De regering spreekt namelijk het engagement uit om de fiscaliteit tussen de verschillende transportmodi opnieuw in evenwicht te brengen, in het bijzonder door de fiscale vrijstellingen voor de luchtvaartsector te herzien en de spoorwegsector te ondersteunen om die competitiever en milieuvriendelijker te maken.

Jets privés

Le but n'est pas de cibler tel ou tel public ou utilisateur, mais de mettre en œuvre une stratégie globale, à différents niveaux dont, notamment, l'adoption de mesures visant à réduire les nuisances sonores et la généralisation de l'obligation de carburants d'aviations durables (CAD ou, en anglais, SAF).

Prix de l'avion par rapport aux trains

De nombreuses études ont déjà été menées sur le sujet. Les raisons qui expliquent le fait que le train reste aujourd'hui et dans de nombreuses situations plus cher que l'avion s'explique par différents facteurs: l'absence de TVA sur les billets d'avion internationaux, le kérosène est exonéré, les aéroports sont souvent financés par les autorités publiques. Pour les destinations proches (France, Allemagne, Royaume-Uni), le train est compétitif; pour les destinations plus lointaines (Italie, Espagne), l'avion domine encore largement.

Lorsqu'une offre de train rapide est disponible et attractive (temps de trajet réduit, confort, prix concurrentiel), elle peut réduire fortement le trafic aérien sur les mêmes trajets (exemples constatés en Europe).

Les obstacles actuels pour démocratiser la grande vitesse sont les suivants:

- coûts des sillons élevés;
- capacité limitée des réseaux;
- difficultés pour réserver des trajets internationaux en une seule opération;
- manque de garantie de correspondances;
- coûts d'investissement dans du matériel roulant compatible multi-pays.

Le prix du transport ferroviaire en Europe est actuellement faussé par une fiscalité inégale entre le rail et l'aviation. Il faut créer des conditions de concurrence plus équitables pour favoriser un modèle de transport durable. Le ministre de la Mobilité et du Climat souhaite activer tous les leviers et en particulier au niveau européen pour mettre en œuvre l'accord de gouvernement qui prévoit: "Le gouvernement s'engage à rééquilibrer la fiscalité entre les différents modes de transport, notamment en révisant les exonérations fiscales du secteur aérien et en soutenant le secteur ferroviaire pour le rendre plus compétitif et respectueux de l'environnement."

Het komt er ook op aan te pleiten voor de invoering van een belasting op kerosine, een maatregel die niet alleen rechtvaardigheid in de belastingdruk herstelt, maar ook investeringen in schonere technologieën stimuleert.

Ondersteuning van de regionale luchthavens

Zoals in de pers werd gemeld, heeft een luchtvaartmaatschappij ter zake een rechtszaak tegen de Belgische Staat aangespannen. Hoewel het altijd delicaat is om over lopende procedures te praten, heeft de minister de indruk dat de federale regering over degelijke argumenten beschikt.

Een herziening van dat systeem ligt momenteel echter moeilijk, aangezien het huidige systeem er is gekomen op basis van een samenwerkingsakkoord en de gewesten, die er een beroep op doen, dus een soort “vetorecht” hebben. Een herziening is echter niet uitgesloten. Zo werd de herziening van het samenwerkingsakkoord uit 1989 opgenomen in het regeerakkoord van de Vlaamse regering.

In het beheerscontract tussen skeyes en de Federale Staat is bepaald dat een onafhankelijke studie zal worden uitgevoerd over het samenwerkingsakkoord uit 1989, met name over de toepassing ervan, teneinde de nadere regels van een nieuw akkoord vast te stellen.

Het is een heikel dossier, waarin de federale regering geen eenzijdige beslissingen kan nemen.

Inschepingstaks

Taksen vallen onder de bevoegdheid van de minister van Financiën.

Oefeningen met F-35's in het Belgische luchtruim

Dit betreft een technisch complex vraagstuk, vanwege de specifieke kenmerken van de F-35's: het beschikbare Belgische luchtruim is te klein voor de oefeningen met F-35's. De A-RA-werkgroep (DGLV, skeyes, ministerie van Defensie) onderzoekt de kwestie.

Integratie van de militaire en civiele luchtverkeersleiding

In het beheerscontract wordt rekening gehouden met de uitdagingen ter zake, via inzonderheid de ondersteuning van de FUA (*flexible use of airspace*) en het sluiten van een overeenkomst tussen Defensie en skeyes tegen 2030; uiterlijk volgende maand zullen zij dus afspraken inzake een roadmap moeten maken.

Il s'agit aussi de plaider au niveau européen pour l'introduction d'une taxe sur le kérosène, une mesure qui non seulement rétablit l'équité dans la charge fiscale, mais stimule également les investissements dans des technologies plus propres.

Soutien aux aéroports régionaux

Comme la presse s'en est fait l'écho, une compagnie aérienne a lancé une procédure à l'encontre de l'État belge sur cette question. S'il est toujours délicat d'évoquer une procédure en cours, il semble au ministre que les arguments de défense de l'État fédéral sont sérieux.

Il est toutefois, à l'heure actuelle, délicat de revoir ce système dès lors que les Régions, qui bénéficient du régime actuel, dispose d'une manière de “droit de veto”, puisque le régime est établi par accord de coopération. Toute possibilité de révision n'est toutefois pas exclue. Ainsi, la révision de l'accord de coopération de 1989 figurait dans l'accord de gouvernement du gouvernement flamand.

Dans le cadre du contrat de gestion conclu entre skeyes et l'État fédéral, il est prévu qu'un “étude indépendante sera effectuée sur l'accord de coopération de 1989, notamment sur son application, afin de définir les modalités d'un nouvel accord”.

Le dossier est délicat, et l'État fédéral n'a pas de pouvoir de décision unilatérale.

Taxe d'embarquement

La question des taxes relève des compétences du ministre des Finances.

Exercices des F-35 dans l'espace aérien belge

La question est complexe sur le plan technique et tient aux spécificités du F-35: l'espace aérien requis est trop large par rapport à l'espace aérien belge disponible. Le groupe de travail A-RA (DGTA, skeyes, le ministère de la Défense) examine la question.

L'intégration militaire et civile

Il s'agit d'enjeux pris en compte dans le contrat de gestion, enjeux passant notamment par le soutien au FUA (*flexible use of airspace*) et la conclusion, à l'horizon 2030, d'une convention entre la Défense et skeyes. Skeyes et la Défense doivent pour ce faire, au plus tard pour le mois prochain, conclure une feuille de route.

Daarin zullen de voorwaarden worden vastgelegd voor de volledige integratie van de civiele en militaire luchtverkeersleiding tegen 1 januari 2030.

skeyes

Zoals alle lidstaten moet ook België een vijfjarig prestatieplan voor zijn luchtverkeersleiding indienen bij de Europese Commissie. Dat prestatieplan moet voldoen aan bepaalde doelstellingen, onder meer inzake de kosten die aan de luchtvaartmaatschappijen worden gefactureerd. Indien de Europese Commissie het prestatieplan niet goedkeurt, mag de luchtverkeersleider zijn diensten niet aan de gebruikers aanrekenen. Dat prestatieplan wordt door de Commissie grondig nagekeken. Los van het belang de sector de kosten te doen dragen van de aan de gebruikers aangeboden dienst, moet ook rekening worden gehouden met het regelgevingskader.

Het vierde beheerscontract van skeyes voorziet in de oprichting van een uitwisselings- en samenwerkingsplatform tussen skeyes en de gewesten, met als doel de transparantie en de uitwisseling van informatie tussen de luchtverkeersleider en de gewestelijke entiteiten te verbeteren.

Digitale toren voor de nationale luchthaven

Technisch gezien is dit mogelijk, maar de opportuniteit moet nog worden uitgeklaard.

C. Replieken van de leden

Mevrouw Dorien Cuylaerts (N-VA) steunt de aanpak van de minister. De toegangspoortjes verdienen wel nog aandacht. Hoewel dit punt in het regeerakkoord staat, baseert de minister zich op een studie (cf. antwoord tijdens de commissievergadering van 18 maart 2025), die studie achterhaald is. In het buitenland blijkt het systeem met de toegangspoortjes echter positief geëvalueerd en goed te werken. De toegangspoortjes zorgen voor meer veiligheid en een beter veiligheidsgevoel. De minister mag zich niet door de NMBS of de vakbonden met een kluitje in het riet laten sturen. Misschien kan de FOD Mobiliteit en Vervoer zelf een onderzoek voeren.

De heer Wouter Raskin (N-VA) is zeer tevreden over de steun met betrekking tot de IJzeren Rijn. De regering werkt aan verkeersveiligheid (recidivedatabank) en dat wordt gewaardeerd. Het lid roept de minister op niet op te geven.

Celle-ci définira les modalités de l'intégration complète du contrôle du trafic aérien civil et militaire d'ici au 1^{er} janvier 2030.

skeyes

La Belgique, comme tous les états membres, doit introduire auprès de la Commission européenne un plan de performance pour son contrôle aérien qui porte sur une période de 5 années. Ce plan de performance doit répondre à certains objectifs dont celui du coût qui est facturé aux compagnies aériennes. En cas de non approbation du plan de performance par la commission européenne, le contrôleur aérien ne dispose pas de l'autorisation de facturer ses services aux usagers. Ce plan de performance fait l'objet d'un contrôle approfondi de la part de la commission. Si l'intérêt de faire porter au secteur le coût du service qui leur est offert, il faut aussi tenir compte du cadre réglementaire qui s'impose en la matière.

Le quatrième contrat de gestion de skeyes prévoit la mise en place de plateforme d'échange et de collaboration entre skeyes et les Régions, avec pour objectif d'améliorer la transparence et les échanges d'informations entre le contrôleur aérien et les entités régionales.

Tour numérique pour l'aéroport national

Techniquement, la chose est possible, mais l'opportunité doit encore en être clarifiée.

C. Répliques des membres

Mme Dorien Cuylaerts (N-VA) soutient l'approche du ministre. Toutefois, la question des portiques d'accès mérite encore d'être abordée. Bien que ce point figure dans l'accord de gouvernement, le ministre se base sur une étude obsolète (voir la réponse lors de la réunion de commission du 18 mars 2025). À l'étranger, il s'avère pourtant que le système des portiques d'accès est accueilli favorablement et qu'il fonctionne bien. Les portiques d'accès ont pour effet de renforcer la sécurité et d'accroître le sentiment de sécurité. Le ministre ne peut pas se laisser mener par le bout du nez par la SNCB ou les syndicats. Le SPF Mobilité et Transports pourrait peut-être réaliser lui-même une étude à ce sujet.

M. Wouter Raskin (N-VA) se réjouit du soutien qui est apporté au dossier du Rhin de fer. Le gouvernement se penche sur la sécurité routière (avec la banque de données des récidivistes) et l'intervenant s'en félicite. Le membre appelle le ministre à ne pas abandonner.

Slimme camera's, mits privacyregels nageleefd worden, kunnen bijdragen tot de veiligheid op een wijze die zeker aanvaard kan worden. Gordelgebruik met camera's controleren zou wel buitensporig zijn, temeer omdat 95 % van de autogebruikers de gordel draagt – dat is nog altijd 5 % te weinig.

Het antwoord van de minister inzake nultolerantie is absoluut bevredigend. Als de Arizonacoalitie erin zou slagen om alle maatregelen inzake het beteugelen van het gebruik van alcohol in het verkeer, zoals een verhoogde pakkans, kan uitvoeren in combinatie met die veelplegersdatabank, en als die kan optreden tegen de mensen die zonder het recht op sturen toch de wagen nemen en op die manier de recidivisten zal aanpakken die oververtegenwoordigd zijn in de statistieken, dan zal de Arizonameerderheid wezenlijk wat gedaan hebben voor meer verkeersveiligheid.

De Staat zal minder boetes innen, maar de verkeersveiligheid zal erop vooruitgaan, ook al staat die nultolerantie voorlopig niet in het regeerakkoord.

De spreker zegt zijn steun toe aan de minister.

Mevrouw Lieve Truyman (N-VA) acht het logisch dat er een billijke oplossing wordt uitgewerkt inzake het afsluiten van overwegen en de werken die daarmee gepaard gaan. Maar de lokale besturen mogen niet te zwaar gebukt gaan onder de last van dergelijke financiële ingrepen. Het lid zal de kwestie blijven opvolgen, zoals ze dat in haar gemeente Temse doet.

De heer Frank Troosters (VB) heeft veel antwoorden gekregen. Zoals het met elke beleidsnota gaat, zijn de intenties voor een deel aanvaardbaar. De essentie is natuurlijk wat er de volgende jaren uitgevoerd wordt. Het lid meent dat het bestuur bij de spoorbedrijven nog flink kan verbeteren. De AM30's zorgen voor problemen en er bestaat voorlopig geen alternatief. Bodycams en veiligheid blijven een mager beestje is. Een aantal antwoorden van de minister, in het bijzonder ook rond de trierheuveld, stemmen het lid echter wel tevreden.

Wat Trainworld betreft, beklemtoont het lid de rol van de minister: hij heeft de voogdij over de spoorbedrijven. De minister verwijst steeds opnieuw naar de pers, wanneer hij antwoorden in dat verband verstrekt, maar hij is niet de voogdijminister van de pers. Als de minister in commissie vragen voorgeschoteld krijgt zonder dat

L'utilisation de caméras intelligentes, pour autant que les règles relatives au respect de la vie privée soient observées, peut contribuer à renforcer la sécurité d'une manière qui soit tout à fait acceptable. Le contrôle du port de la ceinture à l'aide de caméras serait cependant disproportionné, d'autant plus que 95 % des automobilistes portent la ceinture – ce qui est encore 5 % trop peu.

La réponse du ministre à la question de la tolérance zéro est parfaitement satisfaisante. La coalition Arizona aura considérablement contribué à renforcer la sécurité routière si elle parvient à mettre en œuvre toutes les mesures relatives à la répression de l'alcool au volant, telles que la probabilité accrue de subir un contrôle, en combinaison avec la banque de données des récidivistes, et si elle réussit à s'attaquer aux personnes qui prennent le volant sans avoir le droit de conduire et ainsi aux récidivistes, qui sont surreprésentés dans les statistiques.

L'État percevra moins d'amendes, mais la sécurité routière s'améliorera, même si la tolérance zéro ne figure pas jusqu'à présent dans l'accord de gouvernement.

L'intervenant exprime son soutien au ministre.

Mme Lieve Truyman (N-VA) considère qu'il est logique qu'une solution équitable soit élaborée en ce qui concerne la fermeture de passages à niveau et les travaux y afférents. Néanmoins, les autorités locales ne doivent pas ployer sous le joug des charges financières occasionnées par ces aménagements. La membre continuera de suivre ce dossier, comme elle le fait dans sa commune de Tamise.

M. Frank Troosters (VB) a reçu de nombreuses réponses à ses questions. Comme dans toute note de politique générale, une partie des intentions exprimées sont acceptables. Il va cependant de soi que l'essentiel, ce seront les réalisations au cours des prochaines années. L'intervenant estime que la gestion des entreprises ferroviaires pourrait encore être sensiblement améliorée. Les AM30 sont source de problèmes mais il n'existe actuellement aucune alternative. L'utilisation de caméras corporelles ne résoudra pas tous les problèmes de sécurité. M. Troosters se félicite toutefois de certaines réponses du ministre, notamment à propos de la bosse de triage.

En ce qui concerne Trainworld, l'intervenant souligne que le ministre a un rôle important à jouer compte tenu de la tutelle qu'il exerce sur les entreprises ferroviaires. Le ministre renvoie systématiquement à la presse quand il donne des réponses à ce sujet, mais il n'exerce pas la tutelle sur la presse. Si le ministre n'est pas correctement

hij correct wordt ingelicht, is dat vervelend voor hem en ook verontrustend.

De heer Gilles Foret (MR) kan zich achter de uiteenzetting van de minister scharen en dankt hem voor zijn antwoorden.

Mevrouw Farah Jacquet (PVDA-PTB) dankt de minister voor het beantwoorden van de meeste van haar vragen en voor zijn professionalisme. Ze neemt akte van zijn voornemen om de illegale praktijken inzake het personeelsbeheer volledig uit te klaren. Ze is blij met die aanpak. Ze zal niet nalaten de minister in de toekomst over de evolutie van dat dossier te interpellieren.

Minder gebruikmaken van consultancy in de spoorwegsector is een positieve stap, hoewel er nog ruimte voor verbetering is. De NMBS en Infrabel beschikken immers reeds over de nodige interne expertise om de meeste van hun opdrachten uit te voeren. Het lijkt daarom op zijn zachtst gezegd absurd om consultants die de realiteit van de spoorwegen niet begrijpen, dik te betalen en vervolgens aan ervaren spoorwegmedewerkers te gaan uitleggen hoe ze hun werk moeten doen. Dat is een duidelijke verspilling van overheidsgeld. Minder uitgeven aan consultancy is niettemin een stap in de goede richting. Volgens haar laat dat zien dat haar fractie, zelfs vanop de oppositiebanken, een verschil kan maken.

Inzake de aanwerving van nieuwe inspecteurs ter bestrijding van sociale dumping neemt het lid akte van het antwoord dat er geen middelen zouden beschikbaar zijn. Ze wil er echter op wijzen dat die inspecteurs meer opbrengen dan ze kosten. De logica van dat antwoord ontgaat haar dus.

Tot slot zal ze de minister tijdens een volgende vergadering herinneren aan de vragen waarop ze nog geen duidelijk antwoord heeft gekregen.

De heer Julien-Matagne (Les Engagés) bevestigt dat zijn fractie de beleidsnota ondersteunt.

Mevrouw Tine Gielis (cd&v) is hoopvol gestemd doordat de minister inzet op partnerschappen, dialoog en sociale inclusie en dergelijke. Wafelijzerpolitiek is zeker niet de bedoeling. De spreekster staat achter de ontwikkeling van de IJzeren Rijn. Wegens de impact op de leefbaarheid zijn flankerende maatregelen wenselijk. Het lid wenst de minister heel veel moed, daadkracht en volharding. En gezond verstand.

informé pour répondre aux questions qui lui sont posées en commission, c'est ennuyant pour lui, mais c'est aussi préoccupant.

M. Gilles Foret (MR) se dit favorable par rapport à l'exposé du ministre et le remercie pour ses réponses.

Mme Farah Jacquet (PVDA-PTB) remercie le ministre d'avoir répondu à la majorité de ses questions et du professionnalisme dont il témoigne. Elle prend bonne note de la volonté exprimée de faire toute la lumière sur les pratiques illégales en matière de gestion du personnel. Il s'agit là d'une démarche qu'elle salue. La membre n'hésitera pas à revenir vers le ministre pour suivre l'évolution de ce dossier.

Réduire le recours à la consultance dans le secteur ferroviaire est une orientation positive, même si des marges de progression subsistent. En effet, la SNCB et Infrabel disposent déjà en interne de l'expertise nécessaire pour mener à bien la majorité de leurs missions. Il lui semble donc pour le moins absurde de rémunérer grassement des consultants qui ne maîtrisent pas les réalités du rail, pour ensuite venir expliquer à des cheminots expérimentés comment faire leur travail. C'est un gaspillage manifeste de fonds publics. La réduction de dépenses de consultance constitue néanmoins un pas dans la bonne direction. Cela démontre, selon elle, que même depuis les bancs de l'opposition, son groupe peut faire bouger les lignes.

S'agissant de l'embauche de nouveaux inspecteurs pour lutter contre le dumping social, la membre prend acte de la réponse selon laquelle il n'y aurait pas de moyens disponibles. Elle tient toutefois à souligner que ces inspecteurs rapportent davantage qu'ils ne coûtent. Elle dit ne pas comprendre la logique de cette réponse.

Enfin, pour les questions restées sans réponse claire, la membre indique qu'elle ne manquera pas de revenir vers le ministre lors d'une prochaine séance.

M. Julien-Matagne (Les Engagés) affirme le soutien de son groupe.

Mme Tine Gielis (cd&v) se félicite que le ministre mise sur les partenariats, le dialogue, l'inclusion sociale, etc. L'objectif n'est certainement pas de mener une politique du gaufrier. L'intervenante est favorable à la réalisation du Rhin de fer. Compte tenu de son impact sur la qualité de vie, des mesures d'accompagnement seront nécessaires. La membre souhaite au ministre beaucoup de courage, d'énergie et de ténacité, ainsi que de bon sens.

De heer Staf Aerts (Ecolo-Groen) heeft op nagenoeg al zijn vragen een antwoord gekregen. Er zijn er twee die nog blijven openstaan.

Een eerste betreft CAF, maar enkel en alleen over de clausule om in het binnenland te kopen of niet, maar niet of, naar aanleiding van dat dossier, de overheid de NMBS en Infrabel niet meer moet wijzen op hun plicht om maatschappelijk verantwoord te ondernemen en daarmee rekening te houden bij de aanbestedingsprocedure. Het lid had graag vernomen wat het standpunt van de minister was: vindt hij ook dat daar meer aandacht voor moet zijn?

De tweede vraag heeft betrekking op de alcohollimiet en de nultolerantie. De minister zegt enerzijds naar strengere maatregelen te gaan en heeft anderzijds verklaard dat hij de mogelijkheid om de alcohollimiet naar nul te brengen onderzoekt. Wat is nu de situatie?

Voorts merkt het lid op dat de beleidsnota aangeeft dat alles in het werk zal worden gesteld om de verkeersveiligheid op te voeren. De vaststelling is dat dit niet het geval is. Want nultolerantie ontbreekt. Terwijl in de beleidsnota staat dat rijden onder invloed niet mag getolereerd worden. De fractie van de spreker zal blijven strijden voor nultolerantie voor alcohol. Net omdat het ongevallen kan voorkomen. Zelfs met 0,8 promille zijn er nog altijd ongevallen.

Het lid wil erop blijven hameren dat de NMBS het beheerscontract naleeft, terwijl dat niet altijd het geval is. De spreker verwijst naar het onvoldoende treinaanbod en geeft een aantal voorbeelden.

Het aangekondigde fietsbeleid stemt tot tevredenheid

Tot slot is er de fiscale aftrekbaarheid van de elektrische bedrijfswagens, de beste maatregel die zelfs felicitaties van de Europese Commissie opleverde. Dat wordt nu teruggeschroefd, maar de minister van Mobiliteit gaat nu wel budgetten uittrekken om het publiek ervan te overtuigen dat een elektrische wagen beter is dan een hybride wagen. Dat is geld weggooien. Het lid betreurt het dat de maatregel met de meeste impact op CO₂-uitstoot van transport ingetrokken wordt. Verstandig is dit niet.

De heer Dimitri Legasse (PS) verneemt graag of er een studie komt inzake de liberalisering van het spoor.

M. Staf Aerts (Ecolo-Groen) a reçu des réponses à presque toutes ses questions, à l'exception de deux.

La première concerne la société CAF, mais seulement la clause concernant les achats en Belgique ou à l'étranger, et non la question de savoir si, dans ce dossier, les pouvoirs publics ne devraient pas rappeler davantage à la SNCB et à Infrabel leurs devoirs en matière de responsabilité sociétale et l'importance d'en tenir compte dans les procédures d'adjudication. L'intervenant demande au ministre ce qu'il en pense. Estime-t-il également qu'il convient d'y être plus attentif?

Sa deuxième question concerne le taux d'alcoolémie et la tolérance zéro. Le ministre indique qu'il entend prendre des mesures plus strictes et examiner l'opportunité de mener une politique de tolérance zéro en matière d'alcool. Où en est cette réflexion?

Le membre fait par ailleurs observer que le ministre indique, dans sa note de politique générale, qu'il mettra tout en œuvre pour améliorer la sécurité routière. Force est de constater que ce ne sera pas le cas, car la tolérance zéro ne figure pas dans sa note, bien qu'il y soit mentionné que la conduite sous influence ne sera plus tolérée dans notre société. Le groupe de l'intervenant continuera de lutter en faveur de la tolérance zéro en matière d'alcool, précisément parce que cette mesure permettrait d'éviter des accidents. Un taux d'alcoolémie de 0,8 pour mille suffit pour provoquer des accidents.

M. Aerts tient à souligner que la SNCB doit respecter les dispositions de son contrat de gestion qu'elle ne respecte pas aujourd'hui. L'intervenant mentionne l'insuffisance de l'offre de trains, puis donne quelques exemples.

La politique cycliste annoncée satisfait l'intervenant.

M. Aerts conclut en évoquant la déductibilité fiscale des voitures de société électriques, qui fut la meilleure des mesures et qui a même donné lieu à des félicitations de la part de la Commission européenne. Le gouvernement entend à présent revenir en arrière, mais le ministre de la Mobilité prévoira des moyens pour convaincre les citoyens qu'une voiture électrique est préférable à une voiture hybride. Ce sera du gaspillage. Le membre déplore que la mesure ayant l'impact le plus important sur les émissions de CO₂ soit abandonnée. Ce n'est pas raisonnable.

M. Dimitri Legasse (PS) demande si une étude relative à la libéralisation du rail est prévue.

D. Bijkomende antwoorden van de minister

Met betrekking tot de aanbesteding ten gunste van CAF verwijst de minister naar zijn eerdere antwoord.

Wat nultolerantie voor alcohol in het verkeer betreft, zegt de minister dat hij het regeerakkoord zal naleven. Dit neemt niet weg dat onderzoek mogelijk is.

Tot slot wat de liberalisering betreft, heeft de minister nooit gesproken over privatisering. Dat is overigens iets heel anders. De liberalisering is een Europese maatregel die aan alle lidstaten wordt opgelegd. Het is zaak om alles in het werk te stellen opdat de spoorbedrijven er tegen 2032 het best op voorbereid zijn.

III. — ADVIES

Met 9 tegen 5 stemmen brengt de commissie een gunstig advies uit over sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Mobiliteit) van het wetsontwerp houdende de Algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2025.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Wouter Raskin, Dorien Cuylaerts, Kristien Van Vaerenbergh;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Niels Tas;

cd&v: Tine Gielis.

D. Réponses complémentaires du ministre

En ce qui concerne l'attribution du marché à la CAF, le ministre renvoie à la réponse qu'il a donnée précédemment.

Concernant la tolérance zéro en matière d'alcool au volant, le ministre indique qu'il respectera l'accord de gouvernement, mais que cela ne l'empêchera pas de réaliser des études.

Enfin, s'agissant de la libéralisation, le ministre répond qu'il n'a jamais parlé d'une privatisation. Il s'agit de deux notions très différentes. La libéralisation est une mesure européenne imposée à tous les États membres. Il convient de tout mettre en œuvre pour que les entreprises ferroviaires y soient préparées le mieux possible à l'horizon 2032.

III. — AVIS

La commission émet, par 9 voix contre 5, un avis favorable sur la section 33 – SPF Mobilité et Transports (*partim*: Mobilité) du projet de loi contenant le Budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2025.

Résultat du vote nominatif:

Ont voté pour:

N-VA: Wouter Raskin, Dorien Cuylaerts, Kristien Van Vaerenbergh;

MR: Gilles Foret, Vincent Scourneau;

Les Engagés: Julien Matagne, Aurore Tourneur;

Vooruit: Niels Tas;

cd&v: Tine Gielis.

Hebben tegengestemd:

VB: Frank Troosters;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Ecolo-Groen: Staf Aerts;

Open Vld: Irina De Knop.

De rapportrice,

Aurore Tourneur

De voorzitter,

Frank Troosters

Ont voté contre:

VB: Frank Troosters;

PS: Dimitri Legasse;

PVDA-PTB: Farah Jacquet;

Ecolo-Groen: Staf Aerts;

Open Vld: Irina De Knop.

La rapporteure,

Aurore Tourneur

Le président,

Frank Troosters