

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 november 2017

**ONTWERP VAN ALGEMENE
UITGAVENBEGROTING**

voor het begrotingsjaar 2018

ADVIES

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Sabien LAHAYE-BATTHEU**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Bespreking.....	11
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	11
B. Antwoorden.....	35
C. Replieken	47
III. Advies	48

Zie:

Doc 54 2690/ (2017/2018):

- 001: Ontwerp van Algemene Uitgavenbegroting (eerste deel).
- 002: Ontwerp van Algemene Uitgavenbegroting (tweede deel).
- 003: Amendement.
- 004: Verslag.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

28 novembre 2017

**PROJET DU BUDGET GÉNÉRAL
DES DÉPENSES**

pour l'année budgétaire 2018

AVIS

**sur la section 33 – SPF Mobilité et
Transport (*partim*: Mobilité)**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Sabien LAHAYE-BATTHEU**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion	11
A. Questions et observations des membres.....	11
B. Réponses.....	35
C. Répliques	47
III. Avis	48

Voir:

Doc 54 2690/ (2017/2018):

- 001: Projet du Budget général de dépenses (première partie).
- 002: Projet du Budget général de dépenses (deuxième partie).
- 003: Amendement.
- 004: Rapport.

**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: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery,
Wouter Raskin
PS Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonius, Karine Lalieux
MR Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret

CD&V Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a David Geerts
Ecolo-Groen Marcel Cheron
cdH Isabelle Poncelet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp,
Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Emir Kir, Eric Massin, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, Benoît Piedboeuf, Philippe Pivin, Stéphanie
Thoron
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Annick Lambrecht, Alain Top
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

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

VB Jan Penris

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode +
basisnummer en volgnummer
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV: Beknopt Verslag
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag
en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken
(met de bijlagen)

PLEN: Plenum
COM: Commissievergadering
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi
du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le
compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu
analytique traduit des interventions (avec les an-
nexes)

PLEN: Séance plénière
COM: Réunion de commission
MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations
(papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Mobiliteit) van het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2018 alsook de daaraan gerelateerde beleidsnota (DOC 54 2708/26) besproken tijdens haar vergadering van 8 november 2017.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

Mobiliteit is één van de zes belangrijke uitdagingen waarmee de huidige samenleving wordt geconfronteerd. Wanneer men het heeft over “mobiliteit” in de ruime zin van het woord, wordt al te vaak voorbijgegaan aan het feit dat er diverse vormen van mobiliteit bestaan. Wanneer de mobiliteit wordt beschouwd uit de invalshoek van de burger, merkt men al snel dat er veel verschillende vormen van mobiliteit zijn en dat die mobiliteit voor elkeen anders is, zowel wat de uregeling betreft als inzake af te leggen afstand, bestemming of vervoermiddel. Sommigen werken bijvoorbeeld volgens een traditioneel tijdschema van 8 tot 17 uur en gaan dan ook rond die tijd de weg op, terwijl anderen een glijdende arbeidstijdregeling hebben of deeltijds werken. Nog anderen verplaatsen zich om naar school te gaan, om een dag- of weekenduitstap te maken, of nog in het buitenland met vakantie te gaan.

Alle burgers maken gebruik van een mobiliteitsdienst, waarbij één of meer vervoermiddelen worden ingezet. Men kan beschikken over zijn eigen vervoermiddel of het huren, dan wel een toegangsrecht betalen.

Tot slot slaat mobiliteit niet enkel op de reizigers, maar ook op de goederen. Veel mensen zijn dagelijks actief in het kader van deze economische activiteit.

Niettemin kan men niet om de vaststelling heen dat er binnen die diversiteit nog steeds een sterke tendens heerst om zich te verplaatsen binnen de tijdsspanne van 6 tot 9 uur 's ochttens en van 16 tot 19 uur 's avonds, en voor 80 % met de wagen, doorgaans zonder passagiers. Om aan de vervoerbehoefte in de spits tegemoet te komen, moet vervoercapaciteit ter beschikking worden gesteld via de weginfrastructuur, dan wel door middel van rollend materieel voor het openbaar vervoer.

Het beleid van de minister berust op zes pijlers. De daarvoor ondernomen acties moeten gelijktijdig worden geïmplementeerd, omdat de resultaten in elk werkdomein bijdragen tot de totstandkoming van een alomvattende oplossing voor de uitdagingen inzake mobiliteit. Geen enkel werkdomein heeft dus voorrang op de andere.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la section 33 – SPF Mobilité et Transports (*partim* Mobilité), du projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2018, ainsi que la note de politique générale y afférente (DOC 54 2708/26) au cours de sa réunion du 8 novembre 2017.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

La mobilité constitue l'un des six défis majeurs auxquels la société actuelle est confrontée. Quand on parle de “mobilité” au sens large, on oublie trop souvent qu'il y a diverses mobilités. Quand on aborde la mobilité sous l'angle du citoyen, on s'aperçoit vite qu'il y a un grand nombre de mobilités différentes; que chacun consomme la mobilité de manière personnelle, que ce soit en termes d'horaire, de distance, de but ou d'outil de transport. Par exemple, certains se déplacent pour aller travailler dans une logique, encore classique c'est-à-dire de type “8-17”, d'autres pour aller travailler dans le cadre en horaire décalé ou à temps partiel, pour aller à l'école, pour faire une excursion en journée ou pendant le weekend, pour partir en vacances à l'étranger.

Nous sommes tous consommateurs d'un service de mobilité. Ce service peut être composé d'un seul mode de transport ou de plusieurs; on peut être propriétaire de son moyen de transport, le louer ou payer un droit d'accès.

Enfin, la mobilité ne concerne pas seulement les voyageurs, mais aussi les marchandises. Nombreuses sont les personnes actives quotidiennement dans le cadre de cette activité économique.

Néanmoins, force est de constater que dans cette diversité, il y a encore une tendance forte qui consiste à se déplacer dans un créneau horaire de 6 à 9 le matin et de 16 à 19 le soir et pour 80 % en voiture où le seulisme est encore dominant. Ce phénomène de pointes impose de mettre à disposition des capacités de transport, que ce soit en infrastructure routière, ou de matériel roulant pour le transport en commun.

L'action du ministre repose sur six axes. Le travail sur chacun des axes doit être simultané car les résultats sur chaque axe vont contribuer à la construction d'une solution globale face à l'enjeu de la mobilité. Il n'y a donc pas d'axe prioritaire.

De eerste as bestaat in het uitwerken van een gezamenlijke visie tussen alle actoren die de mobiliteit kunnen bevorderen.

De tweede as bestaat erin “intermodaal” te denken om de diverse – zowel collectieve als individuele – vervoerswijzen op elkaar af te stemmen en aldus waarde te creëren, veeleer dan naast elkaar te bestaan, zonder enige meerwaarde te bieden.

De derde as is die van de toekomst. De thans te nemen beslissingen moeten het raamwerk creëren waarin de oplossingen voor de mobiliteit van de toekomst kunnen worden uitgewerkt.

De vierde as betreft de meest structuurdragende openbare vervoersmodus, met name het spoor. In een land als België is een mobiliteit die naam waardig onmogelijk zonder een sterk spoor, met stipte treinen, gepaste frequenties volgens de situatie, en een alomtegenwoordige klantgerichtheid.

De vijfde as is het wegvervoer. In de mobiliteit van vandaag en morgen heeft de auto een rol te spelen. Dat impliceert echter dat niet alleen met de technologische evolutie rekening moet worden gehouden, maar ook met de milieu- en veiligheidsbekommelingen.

De zesde en laatste as is de vraag. Hoewel sommigen iedereen zouden willen ontmoedigen om zich op de weg te begeven, *in casu* met krachtadige maatregelen zoals de afschaffing van bepaalde infrastructuurvoorzieningen, komt het er veeleer op aan te begrijpen wat de burgers motiveert om zich te verplaatsen, hetgeen hen soms uren achter het stuur doet verliezen in een verkeersopstopping. Alleen met een goed begrip van een verschijnsel kan op de juiste plaats naar denksporen voor een oplossing worden gezocht. Om bijgevolg te evolueren naar de noodzakelijke *mental shift* die aan een *modal shift* voorafgaat, zijn vooralsnog multidisciplinaire studiewerkzaamheden noodzakelijk.

Vervolgens wordt teruggekomen op de eerste as; na de diverse staatshervormingen is de federale overheid één van de actoren die hefboomen in handen heeft. Ook de gewesten beschikken over een aantal hefboomen.

Volgens een logica van openheid, van dialoog en van overleg wil de minister het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit zo regelmatig mogelijk, en zeker viermaal per jaar, bijeenbrengen. Dit comité bestaat sinds maart 2002, maar was op sterven na dood.

Dit uitwisselingsplatform is onontbeerlijk om de beleidsbruggen te slaan die moeten leiden tot het bepalen van een interfederale visie op de mobiliteit. Die visie

Le premier axe consiste à développer une vision commune à tous les acteurs disposant de leviers en matière de mobilité.

Le second consiste à penser “intermodal” afin que l’articulation des divers modes de transport, qu’ils soient collectifs ou individuels, crée de la valeur plutôt que d’être dans une logique à somme nulle.

Le troisième axe est celui du futur. Les décisions à prendre aujourd’hui doivent créer le cadre qui permettra aux solutions de mobilité du futur de se développer.

Le quatrième axe concerne le mode de transport public doté de la plus grande structure, à savoir: le rail. Dans un pays tel que la Belgique, une mobilité digne de ce nom est impossible sans un rail fort caractérisé par des trains ponctuels, des fréquences appropriées à la situation et une orientation client omniprésente.

L’axe 5 est celui de la route. La voiture a un rôle à jouer dans la mobilité d’aujourd’hui et de demain. Mais cela implique de tenir compte de l’évolution technologique mais aussi des préoccupations environnementales et de sécurité.

Le sixième et dernier axe est celui de la demande. Si certains voudraient dissuader tout un chacun de se déplacer par des mesures fortes telles que la suppression de certaines infrastructures, il s’agit plutôt de comprendre ce qui motive les citoyens à se déplacer, parfois au prix de perdre des heures dans un bouchon derrière leur volant. Seule une bonne compréhension d’un phénomène permet de chercher au bon endroit les pistes de solution. Par conséquent, pour évoluer vers le nécessaire mental shift préalable à un modal shift, des travaux d’étude multidisciplinaires sont encore nécessaires.

Pour en revenir à l’axe premier, suite aux diverses réformes de l’État, le pouvoir fédéral est un des acteurs qui a des leviers en main. Les Régions ont également un certain nombre de leviers.

Dans une logique d’ouverture, de dialogue et de concertation, le ministre veut réunir le Conseil exécutif des ministres de la mobilité aussi régulièrement que possible, et ce, certainement quatre fois par an. Ce conseil existe depuis mars 2002, mais était à l’agonie.

Cette plate-forme d’échange est indispensable pour créer les ponts politiques qui doivent aboutir à la définition d’une vision interfédérale de la mobilité. Cette vision

zal ieders bevoegdheden in acht moeten nemen, maar zal vooral de keuzes moeten uittekenen die worden gemaakt over thema's die als schakels tussen de gewesten fungeren. Een dergelijke, ambitieuze visie wordt al lang geëist. In juli heeft elk institutioneel echelon de krachtlijnen van zijn mobiliteitsbeleid voorgesteld. Er is een begin gemaakt met de oefening om een en ander te bundelen en om keuzes te maken wat de schakels tussen de gewesten betreft. Die interfederale visie op de mobiliteit mag niet opnieuw beperkt blijven tot de dagelijkse besommeringen van de pendelaars. Ze moet ook tegemoet komen aan wat op het spel staat voor het goederenvervoer.

De tweede as, intermodaliteit, is een thema dat drie aspecten omvat.

Het eerste aspect bestaat erin een modale verschuiving "*modal shift*" teweeg te brengen, waarmee wordt bedoeld de pendelaars ertoe aan te zetten om de wagen thuis te laten en het openbaar vervoer te nemen. Dit moet zorgen voor minder wagens op de weg tijdens de spits.

Nog niet zo lang geleden was het bezit van een wagen een belangrijk statussymbool. Maar de wereld verandert. Een blik op de visie van jongeren op eigendom volstaat om te beseffen dat vandaag het pad wordt geëffend voor de mobiliteit van morgen. Welke signalen geeft het onderzoek van die gedragswijziging? De opvatting dat men eigenaar moet zijn van zijn individueel vervoersmiddel verliest terrein. Er is meer aandacht voor het evenwicht tussen werk en privé. Nieuwe technologieën maken deel uit van het dagelijkse leven. Kijken we naar de gevolgen van die tendens voor de mobiliteit, dan hoeft het niet te verbazen dat telewerk aan een sterke opmars bezig is. Tegelijk doet zich een unieke kans voor om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Door per trein te reizen kan men de reistijd – die vaak als verloren tijd wordt beschouwd, zeker wanneer men met de wagen in de file staat – nuttig besteden voor het werk of de vrije tijd.

Het autodelen mag niet over het hoofd worden gezien. Bij stakingen of bij de sluiting van infrastructuur, zoals bij het Herrmann-Debrouxviaduct in oktober, stellen we een toename vast van het gebruik van apps voor carpooling en autodelen.

Om deze modale verschuiving te onderbouwen moet eerst werk worden gemaakt van een mentale verschuiving. In dat verband is er nog veel werk aan

devra être respectueuse des compétences de chacun mais devra surtout articuler les choix qui sont posés sur des thèmes qui jouent le rôle d'interfaces entre les Régions. Une telle vision ambitieuse est réclamée de longue date. En juillet, chaque échelon institutionnel a présenté les lignes de force de sa politique de mobilité. L'exercice de mise en commun et de choix au niveau des interfaces est entamé. Cette vision interfédérale de la mobilité ne doit pas, à nouveau se limiter aux quotidiens des navetteurs. Elle doit également répondre aux enjeux du transport de marchandises.

Comme mentionné, le deuxième axe est l'intermodalité, qui comporte trois volets.

Le premier volet consiste à induire un transfert modal ("*modal shift*") destiné à inciter les navetteurs à laisser leur voiture à la maison et à prendre les transports en commun, ce qui devrait réduire le nombre de voitures sur les routes aux heures de pointe.

Jusqu'il y a peu, être propriétaire d'une voiture était un symbole important en termes de statut social. Mais les choses évoluent. Il suffit d'être attentif au rapport à la propriété qu'ont les jeunes pour comprendre que c'est aujourd'hui que l'on prépare les formes de mobilité de demain. Quels sont les signaux que donne une observation de l'évolution des comportements? Une moindre importance au principe d'être propriétaire de son mode de déplacement individuel. Une attention accrue à l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. Une utilisation quotidienne des nouvelles technologies. Si l'on traduit cette tendance en termes de conséquences pour la mobilité, on ne sera pas surpris de voir la part du télétravail augmenter fortement. Mais c'est également une formidable opportunité pour renforcer l'attraction des transports en commun. En effet, en se déplaçant en train, on peut transformer un temps de déplacement, qui est souvent assimilé à un temps perdu quand on est coincé derrière son volant dans un embouteillage, en un temps utile que ce soit au niveau professionnel ou au niveau des loisirs.

Il ne faut pas oublier la piste de la voiture partagée. En période de grèves par exemple, ou d'infrastructure fermée, comme ce fut le cas en octobre au niveau du viaduc Herrmann-Debroux, on constate une hausse de l'utilisation des apps qui permettent d'organiser du co-voiturage ou des voitures partagées.

Pour soutenir ce transfert modal, il faut tout d'abord s'atteler à un changement de mentalité. Il reste encore beaucoup à faire à cet égard, comme en témoigne

de winkel, zoals blijkt uit de relatief lage bezetting, tijdens de sluiting van de Hermann-Debrouxviaduct, van het parkeerterrein van Louvain-la-Neuve, dat één week vroeger dan gepland werd geopend, en van de bijkomende treinen die ingelegd werden.

Het tweede essentiële aspect inzake intermodaliteit betreft de goede samenwerking tussen de openbaarvervoersmaatschappijen, en dit zowel op het gebied van het aanbod als van de infrastructuur.

Op het vlak van het aanbod is er de jongste jaren heel veel vooruitgang geboekt. De organisatie van gemeenschappelijke *roadshows* van de MIVB, de TEC en De Lijn, enerzijds, en de NMBS, anderzijds, alsook de schommelende samenstelling van de tandem naargelang van de provincie, zijn een méér dan symbolische primeur. Dat moet worden voortgezet omdat er zo een meerwaarde ontstaat.

Het federale niveau heeft een verantwoordelijkheid inzake spoorwegen, maar het is niet zijn taak te investeren in infrastructuur die louter aan het gewestelijk openbaar niveau ten goede komt. Ook hier moet worden voorzien in coördinatie om te weten wat elk beleidsniveau voor de toekomst zal beslissen, maar niet met de bedoeling dat de Federale Staat zal betalen in de plaats van de andere niveaus.

Ten slotte moet ook werk worden gemaakt van intermodaliteit voor het goederenvervoer. In het raam van de voorgestelde investeringsprojecten binnen de “waardevolle schuld” van één miljard euro, heeft de minister diverse investeringen inzake goederenvervoer voorgesteld, meer bepaald voor meerdere projecten in Athus, op de lijn tussen Quiévrain en Valenciennes, aangaande de elektrificatie tussen Mol en Hamont, alsook met betrekking tot studies voor de tweede toegang tot de haven van Antwerpen en voor de verbinding Gent-Terneuzen.

De derde as van de plannen van de minister slaat op de visie op de mobiliteit van de toekomst, wat inhoudt dat vandaag al moet worden voorzien in het raamwerk waarmee de instrumenten van morgen kunnen worden uitgetest.

Het debat over de toekomst van autonome en geconnecteerde voertuigen is momenteel volop gaande. In het kader van de inspanningen om de uitrol van deze nieuwe voertuigen te versnellen is het dan ook van essentieel belang dat zowel de experts als de beleidsmakers oog blijven hebben voor de achterdocht en de vooroordelen van de bevolking tegenover deze technologische vooruitgang.

l'occupation relativement faible, durant la fermeture du viaduc Hermann-Debroux, du parking de Louvain-la-Neuve, ouvert une semaine plus tôt que prévu, et des trains supplémentaires affrétés.

Le deuxième volet essentiel en matière d'intermodalité concerne la bonne collaboration entre les sociétés de transports en commun, et ce, tant dans le domaine de l'offre que dans celui de l'infrastructure.

Au niveau de l'offre, ces dernières années, de très gros progrès ont été faits. L'organisation de road-shows communs STIB, TEC et De Lijn avec la SNCB, la composition du tandem variant selon les provinces, est une première bien plus que symbolique. Cela doit se poursuivre; elle est source de valeur ajoutée.

Le niveau fédéral a une responsabilité sur le ferroviaire mais n'a pas à investir dans des infrastructures qui bénéficient aux seuls transports en commun régionaux. Ici aussi, une coordination est nécessaire pour savoir ce que chaque niveau de pouvoir va décider pour le futur mais pas pour que le fédéral paie pour les autres.

Enfin, l'intermodalité doit aussi se décliner au niveau du transport de marchandises. Dans les projets d'investissements proposés dans le cadre du milliard vertueux, le ministre a proposé d'investir en faveur du fret ferroviaire par plusieurs des projets à Athus, au niveau de la liaison entre Quiévrain et Valenciennes, l'électrification entre Mol et Hamont ou encore en lançant les études pour le deuxième accès du port d'Anvers ou pour la liaison Gand-Terneuzen.

Le troisième axe de l'action du ministre est d'imaginer la mobilité du futur, ce implique de construire, aujourd'hui, le cadre qui permet de tester les outils de demain.

Le débat concernant l'avenir des véhicules autonomes et connectés est en cours. Dans le cadre des efforts pour accélérer le déploiement de ces nouveaux véhicules, il est donc primordial que tant les experts que les décideurs restent attentifs à lever les craintes et les “a priori” de la population vis-à-vis de ces progrès technologiques. Et ceci, pour que ces innovations produisent le maximum de leur potentiel.

Inzake het wegwerken van de hinderpalen voor het in verkeer stellen van geautomatiseerde en geconnecteerde voertuigen, vielen de jongste maanden een aantal elementen te noteren:

— in 2016 heeft de minister een *Code of Practice* opgesteld om de experimenten in het veld te vergemakkelijken. Samen met een aanpassing van het Verkeersreglement was dat document de basis voor de deelname van België aan de eerste grote *platooning*-test in reële omstandigheden;

— in 2017 heeft de minister er in Genève voor gepleit het Verdrag van Wenen te wijzigen;

— intussen hebben de Verenigde Naties gewaarborgd dat er niets op tegen is dat België zijn Verkeersreglement aanpast om testritten in het verkeer mogelijk te maken, ook voor zelfrijdende wagens tot niveau 5.

Sommigen beschouwen de toepassingen waaraan men denkt weliswaar als *sciencefiction*, maar de minister meent dat het in de eerste plaats gaat om een doorslaggevende fase in de digitale revolutie.

Het treinverkeer is altijd de ruggengraat van het openbaar vervoer geweest en dat zal zo blijven. Het vormt de vierde as van het beleid van de minister.

De regering heeft in dat verband de klemtoon gelegd op goed gebruik van het overheidsgeld, en dus op een efficiëntere inzet ervan. Dat komt concreet tot uiting in een vermindering van de dotatie aan de spoorwegaansluitingen, maar desondanks zal het aanbod van de NMBS in haar volgend vervoersplan (december 2017) 5 % hoger liggen.

Dat was mogelijk dankzij een productiviteitsstijging waaraan het personeel heeft bijgedragen en waarbij geen ontslagen te pas zijn gekomen. Deze regering heeft de historische beslissing genomen om een miljard euro in het spoorvervoer te investeren, en teneinde daaraan uitvoering te geven zal in de komende weken een samenwerkingsakkoord worden gesloten. Daardoor zullen nieuwe projecten kunnen worden opgestart die beantwoorden aan de prioriteiten van de federale regering en die rekening houden met die van de gewesten.

Meer dan ooit zal deze beslissing de forenzen uit alle gewesten ten goede komen: zij krijgen een station dat geschikter is voor het klantenonthaal, of een hogere treinfrequentie dankzij nieuwe lijnen of nieuwe infrastructuur.

En matière de suppression des obstacles à la mise en circulation des véhicules autonomes et connectés, il y a lieu de noter une série d'éléments intervenus au cours des derniers mois, à savoir:

— en 2016, le ministre a rédigé un "Code of Practice" pour faciliter les expérimentations sur le terrain. Ce document, couplé à une modification du Code de la Route, avait servi de base pour la participation de la Belgique au premier grand test de platooning organisé en situation réelle;

— en 2017, le ministre a plaidé à Genève pour modifier la Convention de Vienne;

— l'on a maintenant l'assurance des Nations-Unies que rien ne s'opposait à ce que la Belgique modifie son Code de la Route pour permettre les tests sur route, même en ce qui concerne les véhicules automatisés allant jusqu'au niveau 5.

Si les applications auxquelles on peut penser se rapprochent encore de ce que certains considèrent comme de la science-fiction, le ministre croit surtout que cela représente une étape cruciale de la révolution digitale.

La colonne vertébrale du transport en commun a toujours été et restera le transport ferroviaire. C'est l'objet de l'axe 4 de la politique du ministre.

À ce sujet, ce gouvernement a mis l'accent sur le juste usage des deniers publics c'est-à-dire un usage plus efficace. Concrètement cela s'est traduit par une réduction des dotations aux sociétés ferroviaires ce qui n'empêchera pas la SNCB d'augmenter son offre de 5 % pour le prochain plan de transport en décembre 2017.

Cela a été rendu possible par une amélioration de la productivité à laquelle le personnel a contribué et ce sans licenciement. Les semaines qui viennent vont permettre de finaliser un accord de coopération qui visera à exécuter la décision historique de ce gouvernement à savoir l'investissement de 1 milliard d'euros dans le rail. Cela va permettre de lancer de nouveaux projets qui répondent aux priorités du gouvernement fédéral tenant compte des priorités exprimées par les Régions.

Les navetteurs de toutes les Régions tireront profit de cette décision sans précédent, que ce soit sous la forme d'une gare plus adaptée à l'accueil des clients ou sous la forme d'une plus grande fréquence des trains grâce à de nouvelles lignes ou de nouvelles infrastructures.

Dat kan maar slagen als er geen megalomane stations meer worden gebouwd. Toch willen sommigen nog steeds dat er stations komen die te groot zijn voor het aantal reizigers die er langskomen.

Het geldt dat volgens beslissingen van de federale regering in de spoorwegen moet worden geïnvesteerd, mag niet dienen voor de financiering van infrastructuur waarvoor andere overheden bevoegd zijn, zo niet dreigt een heruitgave van de door het Rekenhof beschreven GEN-perikelen.

De modernisering van de spoorwegmaatschappijen zal ook tot uiting komen in de toekomstige beheersovereenkomsten. De beheersovereenkomst is het instrument waarmee de Staat, als aandeelhouder ten aanzien van de spoorwegmaatschappij, zijn verwachtingen uitdrukt in richtlijnen. Vervolgens moet de Raad van bestuur nagaan of de uitgevoerde acties resultaten opleveren die stroken met die verwachtingen. Mede daardoor zal een nieuwe bestuurswijze ingang vinden.

Dat zal uiteindelijk een nuttige aanvulling vormen op de genomen maatregelen om:

- een gegarandeerde dienstverlening in te voeren, ook bij algemene staking;
- een systeem van administratieve geldboetes in te stellen dat vergelijkbaar is met wat op gemeentelijk vlak bestaat en dat het mogelijk maakt dat een van weinig burgerzin getuigend feit en de daaruit voortvloeiende sanctie korter op elkaar aansluiten, zonder daarmee het gerecht te belasten. Het maakt het ook makkelijker de plegers van dergelijke feiten bewust te maken.

Tot slot onderstreept de minister dat het spoorvervoer een doorslaggevende rol vervult en moet blijven vervullen voor het goederenvervoer. Dat is ook de reden waarom eveneens projecten voor het goederenvervoer zijn opgenomen in de lijst van prioritaire projecten die in het kader van het bijkomende miljard zullen gefinancierd worden.

De vijfde as in het optreden van de minister op het vlak van de mobiliteit betreft de strategie voor de weg.

Met de wijziging van de wet van 16 maart 1968, in samenwerking met de minister van Justitie, wordt aan de wegpiraten een duidelijke boodschap gezonden: uw plaats is niet op de weg en we gaan eraan werken om u daar weg te houden. Of het nu gaat om wie achter het stuur plaats neemt na te hebben gedronken, of wie zijn verantwoordelijkheid niet op zich neemt door

Pour que de tels résultats soient possibles, il faut en finir avec les gares mégalomanes. Pourtant, certains essaient encore de demander la construction d'une gare disproportionnée au regard du nombre de voyageurs de passage.

Les euros que le gouvernement fédéral décide d'investir dans le rail ne doivent pas servir à financer des infrastructures qui relèvent d'autres niveaux de pouvoir, sous peine de retomber dans les travers du RER tels que la Cour des Comptes les a décrits.

La modernisation des entreprises ferroviaires se traduira également dans les futurs contrats de gestion. Le contrat de gestion est l'outil par lequel l'État fixe les lignes directrices de ce qu'il attend de la société dont il est l'actionnaire. Il revient ensuite au Conseil d'administration de contrôler que les actions menées produisent des résultats qui vont dans le sens de ces attentes. Cela contribuera à introduire une nouvelle forme de gouvernance.

Cela viendra utilement compléter les mesures prises pour:

- introduire un service garanti, y compris en cas de grève générale;
- mettre en place un système d'amendes administratives similaire à ce qui existe au niveau communal et qui permet de rapprocher dans le temps un acte incivique et la sanction qu'il engendre, sans encombrer les services de la justice. Cela permet de faciliter la prise de conscience de la part des auteurs de tels faits.

Enfin, le ministre tient également à attirer l'attention sur le fait que le transport ferroviaire joue un rôle déterminant dans le transport de marchandises et doit continuer sur cette voie. C'est également la raison pour laquelle des projets relatifs au transport de marchandises sont aussi repris dans la liste des projets prioritaires qui seront financés dans le cadre du milliard d'euros supplémentaire.

Le cinquième axe de l'action du ministre en matière de mobilité porte sur la stratégie au niveau routier.

Par la modification de la loi du 16 mars 1968, ensemble avec le ministre de la Justice, un message clair sera envoyé aux chauffards: "Votre place n'est pas sur la route et nous allons œuvrer pour vous en tenir éloignés. Que ce soit ceux qui sont tentés de prendre la route après avoir bu, que ce soit ceux qui n'osent pas affronter leurs responsabilités en prenant la fuite

na een ongeval te vluchten, of wie zonder rijbewijs of verzekering rijdt, in de toekomst zullen ze zwaarder worden gestraft.

De modernisering van het Verkeersreglement schenkt ook meer aandacht aan de kwetsbare weggebruikers en aan de zachte vervoersmodi. Dit is een andere invalshoek om de veiligheid te verhogen voor al wie de fiets, de motor of de wagen neemt om zich naar school of naar het werk te begeven of in het kader van zijn vrijetijdsbesteding.

Dankzij deze hervorming zullen de gewesten, als beheerder van de wegen en in het bijzonder van de snelwegen, bijvoorbeeld het carpoolen kunnen organiseren.

Samen met de ondertekenaars van Alliantie Wegvervoer zal de concurrentiepositie van onze bedrijven worden gehandhaafd. Het project elektronische vrachtbrief zal worden uitgebreid naar de Benelux.

De gewoontes inzake mobiliteitsverbruik zullen evolueren van een logica waarin de reiziger heer en meester is over zijn volledige verplaatsing, naar een "*mobility as a service*"-aanpak. Dit houdt in dat de pendelaar een gebruiker wordt aan wie een keuze tussen tal van diensten wordt aangeboden, zoals toegang tot een gedeelde werkruimte (wat niet hetzelfde is als telewerk van thuis uit), toegang tot het openbaar vervoer, toegang tot diensten van gedeelde wagens, toegang tot parkeerplaatsen, of nog toegang tot diensten van carpooling, enzovoort.

Om die ontwikkelingen te blijven volgen zal de FOD zijn onderzoek naar het woon-werkverkeer en de Monitor-enquêtes voortzetten. Die hele informatie-inzameling moet ook stof tot nadenken bieden over een communicatiebeleid dat de nodige mentaliteitsverandering (*mental shift*) moet helpen tot stand brengen. Het recente voorbeeld van de sluiting van het Hermann Debrouxviaduct is leerrijk als men ziet hoeveel pendelaars niet van de mogelijkheid gebruik hebben gemaakt om in hun mobiliteitsketen een andere schakel uit te proberen door het openbaar vervoer aan de schakel auto toe te voegen.

De sector bij uitstek waar men zich bijzonder ergert aan de gevallen van milieuhinder is uiteraard de luchtvaartsector, inzonderheid rond de luchthaven Brussel-Nationaal. De vele actoren met uiteenlopende en tegenstrijdige belangen, de intrinsieke technische complexiteit, waarvan bepaalde actoren meestal niet goed op de hoogte zijn, en de soms zeer sterke mediatisering, maken dit een uitzonderlijk dossier. In dit dossier hebben zich de jongste maanden een aantal ontwikkelingen voorgedaan, met name de audit van het DGLV,

après un accident, que ce soit ceux qui roulent sans permis ou sans assurance, vous serez demain plus sévèrement punis."

La modernisation du Code de la route prête en outre une plus grande attention aux usagers vulnérables et aux modes de transport doux. C'est une approche différente, qui va permettre d'améliorer la sécurité de tous ceux qui prennent leur vélo, leur moto ou leur voiture pour aller à l'école ou au travail ou dans le cadre de leurs loisirs.

À travers cette réforme, les Régions pourront en tant que gestionnaire de voiries et en particulier pour les autoroutes par exemple organiser le co-voiturage.

Avec les signataires de l'Alliance du Routier, la position concurrentielle de nos entreprises sera maintenue à niveau. Le projet de lettre de voiture électronique sera étendu au Benelux.

Les habitudes en matière de mobilité vont évoluer d'une logique selon laquelle le voyageur est maître de son déplacement tout entier à une approche de la mobilité en tant que service. Cela implique que le navetteur devienne un consommateur auquel il est proposé de choisir entre de nombreux services, comme l'accès à un espace de travail partagé (ce qui n'est pas la même chose que le télétravail depuis son domicile), aux transports en commun, aux services de voiture partagée, à une place de parking ou encore à des services de covoiturage, etc.

Pour continuer à suivre ces évolutions, le SPF poursuivra ses études des déplacements domicile-travail et enquêtes Monitor. Toute cette collecte d'informations doit également nourrir la réflexion sur une politique de communication qui doit aider à concrétiser le nécessaire changement de mentalité ("*mental shift*"). Le récent exemple de la fermeture du viaduc Hermann-Debroux est révélateur quand on voit le nombre de navetteurs qui n'ont pas profité de cette opportunité pour tester une autre déclinaison de leur chaîne de mobilité en ajoutant un maillon transport en commun au maillon voiture.

Le secteur du transport aérien est bien sûr le secteur qui génère le plus de crispations en matière de nuisances environnementales, et particulièrement les activités autour de l'aéroport de Bruxelles-National. Le grand nombre d'acteurs impliqués aux intérêts variés et contraires, la complexité technique intrinsèque, que certains acteurs ne connaissent souvent pas suffisamment bien, et la médiatisation, parfois excessive, en font un dossier particulier. Ces derniers mois, la situation a évolué: il y a eu l'audit de la DGTA, auquel une réunion de

waaraan al een commissievergadering werd besteed, en het vonnis van 20 juli 2017 ingevolge de milieuvordering tot staking die door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest was ingesteld.

In dit dossier moeten telkens de volgende zeven aspecten voor ogen worden gehouden:

- de technische aspecten,
- de operationele aspecten,
- de milieuaspecten,
- de sociaaleconomische aspecten,
- de juridische aspecten,
- de politieke aspecten,
- de institutionele aspecten.

In aansluiting op de audit zal de minister de komende weken aan de regering een voorstel doen dat rekening houdt met de elementaire veiligheidsbeginselen en met de vigerende internationale normen.

Ingevolge het vonnis van 20 juli moet de federale overheid op drie gebieden optreden.

Vooreerst moet maandelijks informatie worden bezorgd aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en dat gebeurt ook sinds de maand oktober. Er werd een methode afgesproken voor een stelselmatige mededeling van de betrokken informatie op maandelijkse basis.

Vervolgens werd gevraagd om een studie uit te voeren naar de milieueffecten van de uitbating van de luchthaven, wat de geluidsoverlast betreft. Hoe deze studie concreet zal kunnen worden benut in het kader van de aanpak van de geluidsoverlast zal afhangen van de geloofwaardigheid en van de onpartijdigheid ervan. Een onafhankelijk advocatenkantoor zal met dit dossier worden belast.

Tot slot legt het kabinet van de minister op dit ogenblik de laatste hand aan een voorstel van antwoord op de laatste onderdelen van het vonnis, aangaande de Kanaalroute, de procedure voor landingsbaan 01 en het gebruik van de Ringroute tussen 23 en 7 uur. Dit voorstel van antwoord beoogt:

la commission a déjà été consacrée, et le jugement du 20 juillet 2017 relatif à l'action en cessation environnementale introduite par la Région de Bruxelles-Capitale.

A chaque fois dans ce dossier, il fait garder à l'esprit les sept composantes suivantes:

- Technique
- Opérationnelle
- Environnementale
- Socio-économique
- Juridique
- Politique
- Institutionnelle

Suite à l'audit, le ministre va formuler dans les semaines à venir au gouvernement une proposition qui tiendra compte des principes élémentaires de sécurité, des normes internationales qui existent.

Conformément au jugement du 20 juillet, les autorités fédérales sont tenues d'agir dans trois domaines.

Tout d'abord, des informations doivent être transmises tous les mois à la Région de Bruxelles-Capitale, mesure déjà mise en place depuis le mois d'octobre. Une méthode a été convenue pour que les informations concernées soient communiquées mensuellement de manière systématique.

Ensuite, il a été demandé de réaliser une étude d'incidence de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement, pour ce qui concerne les nuisances sonores. De la crédibilité et de l'impartialité de cette étude dépendra l'utilisation concrète qui pourra en être faite dans le cadre de la gestion des nuisances sonores. Un bureau d'avocats indépendant sera chargé du dossier.

Enfin, le cabinet du ministre finalise actuellement une proposition de réponse aux derniers volets du jugement en ce qui concerne la route du Canal, les atterrissages en 01 et la route du Ring de 23 à 7h. Cette proposition de réponse prévoit:

— de operationele maatregelen uiteen te zetten die de minister van plan is te nemen om de impact van de geluidsoverlast zo spoedig mogelijk te verlichten, zonder dat de operationele capaciteit van de luchthaven hieronder aanzienlijk te lijden heeft;

— de termijnen te bepalen waarbinnen die maatregelen ten uitvoer zouden worden moeten gelegd, waarbij de Belgische Staat alle redelijke voorzieningen dient te treffen opdat die maatregelen tegen de aangekondigde data kunnen worden uitgevoerd.

Het voorstel van antwoord zal de komende weken aan de regering worden voorgelegd.

Het NIMBY-fenomeen (*“not in my backyard”*) speelt mee in heel deze problematiek. Iedereen wenst een oplossing, op voorwaarde dat die de eigen situatie alleen maar op betekenisvolle wijze ten goede komt. Dit, in combinatie met het grote aantal betrokken partijen, maakt het niet eenvoudiger een – zelfs rechtvaardige – oplossing te vinden.

Tot slot nog een woord over Belgocontrol.

De verhouding tot de klant is binnen Belgocontrol in volle ontwikkeling. De reflectie over de uitwerking van dienstenovereenkomsten (*service level agreements*) is aangevat. Doordat Belgocontrol veel klanten heeft (luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, Federale Staat en gewesten), ervaart iedereen de gevolgen van de kwaliteit en/of de prijs van de dienstverlening.

In dit opzicht zal de minister, zoals in het regeerakkoord is bepaald, voort onderhandelen met de gewesten om de overeenkomst van 1989 te herzien en hen in dat verband nauwer te betrekken bij de realiteit van het bedrijf, zowel financieel als wat de kwaliteit van de dienst betreft. Die twee aspecten zijn onderling verbonden en moeten gelijktijdig worden besproken.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Daphné Dumery (N-VA) constateert dat de beleidsnota heel wat maatregelen en wetteksten inzake wegverkeer en maritiem recht vooropstelt voor de zomer of eind 2018. Ze hoopt dat deze streefdatum gehaald zal worden en herinnert eraan dat er niet veel marge meer is.

De spreekster verheugt zich erover dat verkeersveiligheid ook in deze beleidsnota weer een prioriteit is. Onaanvaardbaar gedrag op de weg moet inderdaad

— d'exposer les mesures opérationnelles qu'il entend prendre pour atténuer dans les plus brefs délais les répercussions des nuisances sonores, sans affecter sensiblement la capacité opérationnelle de l'aéroport;

— de préciser les délais dans lesquels on entend qu'elles soient mises en œuvre, l'État belge étant tenu de prendre toutes les mesures raisonnables pour parvenir à les mettre en œuvre pour les dates annoncées.

La proposition de réponse sera soumise dans les prochaines semaines au gouvernement.

Dans toute cette problématique, le phénomène du NIMBY (*“not in my backyard”*) est présent. Tout le monde est demandeur d'une solution à condition qu'elle n'impacte que positivement et significativement sa situation. Combiné au grand nombre d'acteurs concernés, cela ne facilite pas la recherche d'une solution, même équitable.

Enfin, quelques mots concernant Belgocontrol.

Le rapport au client est en pleine évolution au sein de Belgocontrol. La réflexion sur la mise en place de SLA, c'est-à-dire des contrats de service, est entamée. Les clients de Belgocontrol étant multiples (compagnies aériennes, aéroports, État fédéral et Régions), chacun est impacté par la qualité de service et/ou le prix du service.

À cet égard, comme prévu dans l'accord de gouvernement, le ministre poursuivra les négociations avec les Régions pour revoir l'accord de 1989 et, dans ce cadre, les intéresser davantage à la réalité de l'entreprise, qu'elle soit financière ou qu'elle concerne la qualité du service. Les deux sont liés et doivent être discutés simultanément.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Mme Daphné Dumery (N-VA) constate que la note de politique annonce un grand nombre de mesures et de textes légaux concernant la circulation routière et le droit maritime pour l'été ou la fin 2018. Elle espère que cette date pourra être respectée et rappelle que la marge restante est mince.

L'intervenante se félicite que la sécurité routière soit à nouveau une priorité de la note de politique. Les comportements routiers inadmissibles doivent effectivement

aangepakt worden. Haar fractie steunt dan ook al de beoogde wijzigingen inzake verkeerswetgeving. Ze hoopt dat de heer François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de NMBS rekening zal houden met de opmerkingen van de gewesten en dat bedrijven zoals autodeelbedrijven en leasingbedrijven niet hun bedrijfsvoering gehinderd zullen worden door een te rigide toepassing van het principe dat de houder van een kentekenplaat, en niet de werkelijke bestuurder, aansprakelijk zal zijn. Mevrouw Dumery wenst in dat verband ook toelichtingen over de timing.

Haar fractie en de Vlaamse meerderheidspartijen zijn de mening toegedaan dat de belangrijkste maatregel ter bevordering van verkeersveiligheid het rijbewijs op punten is. De spreekster wenst te weten wanneer de resultaten van de door de minister gelaste studie over het rijbewijs met punten beschikbaar zullen zijn.

Er worden verder een aantal vereenvoudigingen inzake de inschrijving van voertuigen in het vooruitzicht gesteld. Maar wat wordt er gepland betreffende de definitieve schrapping van voertuigen. Ze is van mening dat voertuigen na doorverkoop nog steeds te gemakkelijk in het illegale circuit belanden. In welk stadium bevinden de werkzaamheden hieromtrent zich?

Mevrouw Dumery kijkt ook vol verwachting uit naar de herziening van het scheepvaartwetboek en de coördinatie van pleziervaartuigen. Dit thema wordt eveneens behandeld door de heer Philippe De Backer, staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee, die hierover binnenkort zijn beleidsnota zal voorstellen.

De beleidsnota besteedt terecht aandacht aan de mogelijkheden die intelligente vervoerssystemen bieden, om het vastlopen van de wegen en de luchtverontreiniging tegen te gaan, en om de verkeersveiligheid te bevorderen. De technologie evolueert inderdaad razend snel en de minister, en zijn collega's in de gewesten, moeten de regelgeving snel en degelijk kunnen aanpassen. Ze is in dat verband verheugd om de oprichting van de ITS-stuurgroep (*Intelligent Transport Systems*) in 2017.

Het opzetten van een opendatabeleid inzake mobiliteit hangt hiermee samen. Hoe meer de wegen dichtslippen hoe belangrijker het is om met die open data aan de slag te kunnen gaan.

Er zou ook een snel een aanpassing van wegcode komen, waardoor proefprojecten met zelfrijdende wagens van start zouden kunnen gaan. Er zijn een aantal proefprojecten bij het Vlaams gewest hangende.

être combattus. Son groupe soutient dès lors toutes les modifications qu'il est proposé d'apporter à la législation sur la circulation routière. Elle espère que M. François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la SNCB, tiendra compte des observations des régions, et que les activités des sociétés de voitures partagées et de leasing ne seront pas entravées par une application trop rigide du principe selon lequel le titulaire de la plaque d'immatriculation, et non le conducteur effectif, sera tenu responsable. Mme Dumery demande également, à ce sujet, des éclaircissements à propos du calendrier.

Son groupe et les partis flamands de la majorité estiment que le permis à points serait la principale mesure à prendre pour favoriser la sécurité routière. L'intervenante demande quand les résultats de l'étude sur le permis à points demandée par le ministre seront disponibles.

Plusieurs simplifications sont également prévues en ce qui concerne l'immatriculation des véhicules. Mais que prévoit-on à l'égard de la radiation définitive des véhicules. Elle estime que certains véhicules aboutissent encore trop facilement dans le circuit illégal après leur revente. Où en sont les travaux relatifs à cette question?

Mme Dumery attend également avec impatience la révision du Code de la navigation et la coordination relative aux bateaux de plaisance. Cette question est également traitée par M. Philippe De Backer, secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale, à la Protection de la vie privée et à la Mer du Nord, qui présentera bientôt sa note de politique à ce sujet.

La note de politique générale évoque, à juste titre, les possibilités offertes par les systèmes de transport intelligents pour lutter contre l'engorgement des routes et la pollution de l'air, ainsi que pour renforcer la sécurité routière. La technologie évolue effectivement très rapidement et, comme ses collègues au niveau régional, le ministre doit pouvoir y adapter la réglementation rapidement et effectivement. Mme Dumery se réjouit, à cet égard, de la création du groupe de pilotage ITS (*Intelligent Transport Systems*) en 2017.

La mise en place d'une politique de données ouvertes en matière de mobilité va de pair avec cette question. Plus les routes sont engorgées et plus il importe de pouvoir utiliser ces données.

Il conviendrait aussi de modifier rapidement le Code de la route pour que des projets pilotes concernant les voitures autonomes puissent être lancés. Plusieurs projets pilotes sont pendants en Région flamande. Si

Indien België een voortrekkersrol wil nemen op dit vlak moet het nodige gebeuren. Het Vlaams gewest wenst autonoom proefprojecten te kunnen opzetten voor de verbetering van mobiliteit, verkeersveiligheid en weginfrastructuur. Wanneer voor een bepaald proefproject afgeweken moet worden van het verkeersreglement dan is daarvoor een koninklijk besluit op federaal niveau nodig. Haar partij dringt er al jaren op aan dat er een wettelijk kader op federaal niveau komt. Wordt dit onderwerp ook voorzien in de voorgestelde aanpassing?

Mevrouw Dumery deelt tevens de bekommernis om sociale dumping te bestrijden en eerlijke concurrentie in de hand te werken. Dat moet inderdaad op Europees niveau aangepakt worden. Ze vraagt daarom om waakzaam te blijven dat hiervoor inderdaad de nodige stappen gezet worden.

Er is dringend nood aan een betere en meer algehele registratie van verkeersongevallen. Nu gebeurt dit enkel op basis van gegevens van politiediensten, terwijl ook verzekeringsmaatschappijen en ziekenhuizen over heel wat gegevens beschikken. Een betere ongevalanalyse moet leiden tot efficiëntere beleidsbeslissingen. Welke initiatieven zullen op dit vlak genomen zullen worden?

Tot slot vraagt mevrouw Dumery ook nog verduidelijkingen omtrent de patstelling met de Vlaamse regering inzake de hervorming van de rijopleiding, meer bepaald inzake de invoering van de proef die kandidaat vrije begeleiders sinds 1 oktober moeten afleggen.

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) verheugt zich over het groot aantal wetgevende en uitvoerende initiatieven die in het beleid vervat zitten.

Op vlak van luchtvaart zijn er enkele opvallende zaken die ze zou willen uitlichten. Deze regeerperiode is al drie en een half jaar bezig en dit dossier is nog steeds zeer actueel. Na de vele beloftes stelt ze vast dat het woord vliegwet uit de beleidsnota verdwenen is. Het regeerakkoord bepaalde dat er een Vliegwet zou komen maar de beleidsnota gaat niet verder dan onderzoeken en tijdelijke ingrepen. Het lijkt erop dat de minister, zoals zijn voorgangers, dit dossier eerder verder doorschuift dan knopen doorhakt. De spreekster acht dat de voorgestelde alternatieve maatregelen weinig zinvol zijn. Bijvoorbeeld, de procedures voor de windnormen en de PRS (systeem van preferentieel baangebruik) worden niet juridisch verankerd maar vervat in een soort nota gehoopt wordt dat alle partners ze zullen aanvaarden.

la Belgique entend jouer un rôle de pionnier dans ce domaine, le nécessaire devra être fait à cette fin. La Région flamande souhaite pouvoir mettre en place des projets pilotes autonomes en faveur de l'amélioration de la mobilité, de la sécurité routière et de l'infrastructure routière. Quand il faut déroger au Code de la route pour un projet pilote, un arrêté royal doit être adopté à cette fin au niveau fédéral. Depuis plusieurs années déjà, son parti demande avec insistance qu'un cadre légal soit mis en place au niveau fédéral. Ce sujet est-il également prévu dans le cadre des modifications proposées?

Mme Dumery partage également ses préoccupations à propos de la lutte contre le dumping social et la mise en place d'une concurrence loyale. Ce problème doit effectivement être traité au niveau européen. Elle demande dès lors de rester vigilant, dans ce domaine, afin que les mesures nécessaires soient effectivement prises pour cela.

Il est urgent d'améliorer l'enregistrement des accidents de la route et de veiller à ce que cet enregistrement soit plus complet. À ce jour, il se fonde seulement sur les données des services de police alors que les compagnies d'assurance et les hôpitaux disposent aussi de nombreuses données. Une meilleure analyse des accidents doit permettre de prendre des décisions politiques plus efficaces. Quelles initiatives va-t-on prendre dans ce domaine?

Enfin, Mme Dumery demande des précisions à propos de l'impasse dans le dialogue avec le gouvernement flamand sur la réforme de la formation à la conduite, en particulier à propos de l'instauration de l'épreuve que les candidats accompagnateurs libres doivent présenter depuis le 1^{er} octobre.

Mme Inez De Coninck (N-VA) se réjouit du grand nombre d'initiatives législatives et exécutives que comprend la politique.

Dans le domaine du transport aérien, il y a quelques points marquants qu'elle voudrait mettre en exergue. La présente législature est déjà en cours depuis trois ans et demi et ce dossier est toujours très actuel. Après les nombreuses promesses, elle constate que le terme "loi sur les procédures de vol" a disparu de la note de politique générale. L'accord de gouvernement prévoyait qu'une loi sur les procédures de vol verrait le jour, mais la note de politique générale ne mentionne que des études et des interventions temporaires. À l'instar de ses prédécesseurs, il semble que le ministre continue à renvoyer ce dossier à d'autres plutôt que de trancher. L'intervenante estime que les mesures alternatives proposées ont peu de sens. En témoignent les procédures concernant les normes de vent et le PRS (système

Nochtans heeft de minister de bevoegdheid om deze windnormen te verankeren. Dergelijke nota zal nooit dezelfde rechtskracht hebben en de opeenvolging van betwistingen blijven voeden. Zolang de rechtbanken niet beschikken over juridisch kader voor de vliegroutes, zullen ze die ook blijven vernietigen. Ook andere maatregelen, zoals de lijst van vliegtuigen, de voorstellen van operationele maatregelen, de zoveelste milieueffectenstudie zullen het probleem niet oplossen maar enkel uitrekken.

Verder wil mevrouw De Coninck nog weten of de minister moeilijkheden verwacht voor de inwerkingtreding van de licentie voor de grondaandeling die moet ingaan op 1 november 2018. In hoeverre vormen de historische moeilijkheden rond de aflopende licentie een hinderpaal voor het voltooiën van deze nieuwe procedure?

Nog in verband met luchtvaart is er de langverwachte herziening van het samenwerkingsakkoord van 1989. Wat is de uitkomst van dit akkoord? Het lid acht het vanzelfsprekend dat de gebruiker van navigatiediensten hiervoor betaalt. Hopelijk kan het Europese verbod een hefboom zijn om daar de onwilligen over de streep te trekken. In de begroting betreft dit nog steeds een bedrag van 20 miljoen euro per jaar – eigenlijk een transfer naar gewesten.

Mevrouw De Coninck verheugt zich op de herziening van het koninklijk besluit van 10 april 2016 over de drones. Het is belangrijk dit beter af te stemmen op de realiteit. Een afbouw van de meldingsplichten en de vliegverboden kunnen een omgeving creëren waarin deze groeiende economische sector kan bloeien.

Mevrouw De Coninck enkele opmerkingen inzake spoorvervoer. Ze kijkt uit naar de langverwachte beheerscontracten en investeringsplannen. Ze is tevreden met het al voorgestelde vervoerplan: het treinaanbod neemt toe met meer dan 5 %. Er wordt ook vooruitgang geboekt met de geplande infrastructuurwerken in het kader van het deugdzaam miljard. Ze gaat er wel van uit dat er effectief voorrang verleend wordt aan de keuzes van de gewesten, zoals het regeerakkoord ook voorschrijft. Wat is het standpunt van de minister omtrent mogelijke cofinanciering vanuit de gewesten – met een daarbij horende medezeggenschap, of zelfs een regierol voor de gewesten? Mevrouw De Coninck is benieuwd naar de keuzes die zullen gemaakt worden betreffende de infrastructuurvergoeding. Ze beschouwt

préférentiel des pistes), qui n'ont pas d'ancrage juridique mais sont inscrites dans une sorte de note, dans l'espoir que tous les partenaires les accepteront. Le ministre est pourtant habilité à ancrer ces normes de vent. Une telle note n'aura jamais la même force juridique et elle continuera à alimenter la succession de contestations. Aussi longtemps que les tribunaux ne disposeront pas d'un cadre juridique pour les routes de vol, ils continueront également à les annuler. De même, d'autres mesures, telles que la liste des avions, les propositions de mesures opérationnelles, la énième étude d'impact environnemental ne résoudront pas le problème mais le feront seulement traîner en longueur.

Par ailleurs, Mme De Coninck veut encore savoir si le ministre s'attend à difficultés en ce qui concerne l'entrée en vigueur de la licence pour l'assistance en escale qui est prévue pour le 1^{er} novembre 2018. Dans quelle mesure les difficultés rencontrées dans le passé au sujet de la licence qui arrive à expiration constituent-elles un obstacle au parachèvement de cette nouvelle procédure?

Toujours dans le cadre du transport aérien figure la révision tant attendue de l'accord de coopération de 1989. Que résulte-t-il de cet accord? La membre estime qu'il va se soi que l'utilisateur des services de navigation paie pour en bénéficier. Il faut espérer que l'interdiction européenne pourra constituer un levier afin que les récalcitrants changent d'avis en la matière. Dans le budget, il s'agit encore d'une somme de 20 millions d'euros par an, qui est en fait un transfert aux Régions.

Mme De Coninck se réjouit de la révision de l'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif aux drones. Il importe de mieux le faire correspondre à la réalité. Une suppression progressive des obligations de transmission de données et des interdictions de vol est susceptible de créer un environnement dans lequel ce secteur économique croissant pourra s'épanouir.

Mme De Coninck formule quelques observations en matière de transport ferroviaire. Elle attend avec impatience les contrats de gestion et les plans d'investissements prévus de longue date. Elle est satisfaite du plan de transport qui a déjà été proposé: l'offre de trains augmentera de plus de 5 %. Des progrès sont enregistrés par le biais des travaux d'infrastructure prévus dans le cadre du milliard vertueux. Elle part toutefois du principe que la priorité sera effectivement accordée aux choix des Régions, comme l'accord de gouvernement le prescrit également. Quel est le point de vue du ministre concernant l'éventuel cofinancement par les Régions assorti d'une cogestion, voire d'un rôle de régie pour les Régions? Mme De Coninck attend avec impatience de connaître les choix qui seront faits

het een belangrijke hefboom om iedereen van de wagen op de trein te krijgen. De minister zegt hieromtrent: zo “moet het nationale treinaanbod op een evenwichtige manier evolueren, niet ten nadele van het regionale en voorstedelijke aanbod” (DOC 54 2708/026, p. 25). Is de vroegere vraag van de minister om de infrastructuurvergoeding te stabiliseren in congestiegevoelige gebieden echter niet in strijd met het voorgaande?

Verder ziet de spreekster ook uit naar het komende wetsvoorstel inzake administratieve boetes op het spoor.

Het regeerakkoord voorziet ook dat er tegen eind 2017 een analyse zou opgeleverd worden over de reorganisatie van de spoorgroep naar aanleiding van de openstelling van de markt voor binnenlands reizigersvervoer. Dit is een belangrijke datum. De historische operator zal dan moeten bewijzen dat hij de nodige rendementen en efficiëntie haalt om de markt te kunnen behouden. Komt deze evaluatie er?

Tot slot stelt mevrouw De Coninck dat de minimale dienstregeling er nu eindelijk is en weldra besproken wordt in de plenaire vergadering.

De heer Laurent Devin (PS) vindt dat de voorgestelde maatregelen kant noch wal raken. Om de burgers aan te moedigen de trein te nemen, moeten de treintickets goedkoper zijn. De minister gaat uitgebreid in op de wegmobiliteit, terwijl mevrouw De Coninck meent dat toenemend gebruik van het openbaar vervoer het gebruik van de wagen zou moeten vervangen. Sinds 2014 heeft de spreker op dat vlak geen significante verbeteringen gezien.

Voorts meent de spreker dat de beleidsnota geen verrassingen bevat. De meeste punten zijn in de commissie al aan bod gekomen in het kader van de zeer talrijke mondelinge vragen, tijdens de hoorzittingen met de CEO's en bij de bespreking van de wetsontwerpen.

Hij noteert tot slot dat de beheerscontracten – die betrekking zouden moeten hebben op de periode 2018-2020 – vóór het einde van 2017 zullen worden ondertekend. Formeel gezien neemt de regering echter een loopje met de tijdens de vorige zittingsperiode aangenomen procedure, die werd opgenomen in de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Die wet is gewijzigd om het Parlement bij het opstellen van het ontwerp een grotere rol te doen spelen. Die wet bevat de volgende bepaling: “Uiterlijk één maand na ontvangst van het door

en matière de redevance d'infrastructure. Elle considère qu'il s'agit d'un levier important pour que tout le monde abandonne la voiture au profit du train. Le ministre affirme en la matière que “l'offre nationale de trains doit évoluer de façon équilibrée sans préjudice pour l'offre de trains régionale et suburbaine” (DOC 54 2708/026, p. 25). La demande formulée précédemment par le ministre de stabiliser la redevance d'infrastructure dans les zones sujettes aux congestions n'est-elle toutefois pas contradictoire avec ce qui précède?

L'intervenante attend également avec impatience la prochaine proposition de loi relative aux amendes administratives sur le rail.

L'accord de gouvernement prévoit également qu'une analyse de la réorganisation du groupe ferroviaire sera fournie, d'ici la fin 2017, à l'occasion de l'ouverture du marché du transport national de voyageurs. Il s'agit d'une date importante. L'opérateur historique devra prouver qu'il atteint les rendements et l'efficacité nécessaires afin de pouvoir conserver le marché. Cette évaluation va-t-elle être effectuée?

Enfin, Mme De Coninck signale que le service minimum est finalement devenu une réalité et qu'il sera examiné prochainement en séance plénière.

M. Laurent Devin (PS) est d'avis que les mesures proposées n'ont pas de sens. Les billets doivent être moins chers pour encourager les citoyens à prendre le train. Le ministre traite beaucoup de mobilité routière alors que Mme De Coninck estime qu'il faut moins prendre la voiture pour plus prendre les transports publics. Depuis 2014, il n'a pas vu d'améliorations significatives en la matière.

L'intervenant pense par ailleurs que la note de politique générale ne contient pas de surprises. La plupart des points ont déjà été évoqués en commission à travers les très nombreuses questions orales, les auditions des CEO et lors des projets de lois.

Il note l'annonce, enfin, de la signature des contrats de gestion – qui devraient couvrir la période 2018-2022 – avant la fin de 2017. Or d'un point de vue formel, le gouvernement ne respecte pas la procédure d'adoption prévue dans la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, sous la précédente législature. Cette loi a été modifiée afin de donner un rôle plus prépondérant au Parlement lors de la rédaction du projet. En effet, cette loi prévoit que “Au plus tard un mois après réception du projet de nouveau contrat de gestion proposé par le comité de direction

het directiecomité van het overheidsbedrijf voorgestelde ontwerp voor een nieuw beheerscontract brengt de minister daarover verslag uit bij de Wetgevende Kamers.”; dat dient dus in de Kamer van volksvertegenwoordigers te gebeuren.

Bij de voorstelling van het voorstel van beheerscontract zal het dus mogelijk zijn om aanbevelingen te formuleren waarmee de regering rekening moet houden. De heer Devin herinnert eraan dat de heer Alexander De Croo, vice-eersteminister en minister van Ontwikkelingssamenwerking, Digitale Agenda, Telecommunicatie en Post, toen het beheerscontract van Bpost werd aangenomen, die regel niet in acht heeft genomen.

Betreffende de meerjareninvesteringsplannen vermeldt de beleidsnota dat tussen Infrabel en de NMBS een akkoord zal worden gesloten. Zal er een gemeenschappelijk document voor de twee bedrijven komen of zullen het verschillende documenten zijn? De spreker merkt op dat de looptijd ervan tekenend is voor het gebrek aan een langetermijnvisie vanwege de regering; voor een sector met een dermate omvangrijke infrastructuur lijkt het hem immers onverantwoord om een investeringsplan met een looptijd van vier jaar voor te stellen. Hij herinnert eraan dat het jongste meerjarenplan van Infrabel – dat door deze regering werd geannuleerd – een periode van twaalf jaar besloeg. Vandaag biedt de regering de bedrijven geen enkele garantie, noch enig perspectief op middellange en op lange termijn.

Bovendien twijfelt de heer Devin eraan of het parlementaire werk wel vlot zal verlopen en of het wel relevant is als één beheerscontract (of zelfs twee), een meerjareninvesteringsplan en het vervoersplan afzonderlijk moeten worden beoordeeld. Dat zijn drie documenten die coherent zouden moeten zijn op het stuk van doelstellingen, middelen en uitvoering, vooral dan tegen de achtergrond van de extreme budgettaire bezuinigingen die tijdens de vorming van deze regering werden beslist. De kernkwestie blijft immers het budget, dat moeilijk verenigbaar is met de ambities van de minister.

Volgens de heer Devin zullen de bezuinigingen die worden opgelegd aan de NMBS – en dan vooral aan Infrabel – gevolgen hebben op de korte en lange termijn. Infrabel heeft al aangegeven dat op korte termijn de middeleninkrimping het noodzakelijk zal maken meer werken overdag uit te voeren, en minder vaak in het weekend en 's nachts. Dat zijn even zoveel bijkomende verstoringen die sommige lijnen nu al zeer moeilijk exploiteerbaar maken. De regeringsverantwoordelijkheid zal zich echter vooral op lange termijn doen voelen. De aan Infrabel opgelegde bezuinigingen nopen ertoe infrastructuurwerken voortdurend uit te stellen. Het Waalse

de l'entreprise publique, le ministre en fait rapport aux Chambres”, à la Chambre.

Lors de la présentation de la proposition du contrat de gestion, il sera donc possible d'émettre des recommandations dont le gouvernement devra tenir compte. M. Devin tient à rappeler que cette formalité n'avait pas été respectée par M. Alexander De Croo, vice-premier ministre et ministre de la Coopération au développement, de l'Agenda numérique, des Télécommunications et de la Poste lors de l'adoption du contrat de gestion de Bpost.

Quant aux plans pluriannuels d'investissement, la note de politique générale annonce un accord entre Infrabel et la SNCB. Y aura-t-il un document commun aux deux sociétés? Ou seront-ce des documents différents? L'intervenant relève que leur durée reflète l'absence de vision à long terme du gouvernement: proposer un plan d'investissement de quatre ans pour un secteur aux infrastructures si conséquentes lui semble irresponsable. Il tient à rappeler que le dernier plan pluriannuel d'Infrabel, annulé par ce gouvernement, couvrait une période de douze années. Aujourd'hui, le gouvernement n'offre aucune garantie ni perspective à moyen et long terme aux entreprises.

En outre, M. Devin doute de la facilité et de la pertinence du travail parlementaire s'il faut apprécier séparément un contrat gestion, voire deux contrats de gestion, un plan pluriannuel d'investissement et le plan de transport – trois documents que devraient être cohérents en termes d'objectifs, de moyens et d'exécution, surtout dans le contexte d'économie budgétaire extrême décidée lors de la formation de ce gouvernement. Car la question centrale reste le budget qui est difficilement compatible avec les ambitions du ministre.

M. Devin est d'avis que les économies imposées à la SNCB, et surtout à Infrabel, auront des conséquences à court et à long terme. A court terme, Infrabel l'a déjà dit, la réduction des moyens obligera à faire plus de travaux en journée, moins souvent le week-end et la nuit, autant de dérangements supplémentaires qui aujourd'hui déjà rendent certaines lignes très difficilement praticables. Mais c'est surtout à long terme que la responsabilité du gouvernement se fera sentir. Les économies imposées à Infrabel obligent au report constant de travaux d'infrastructure. Or, le réseau en Wallonie, équivalent en taille à celui en Flandre, mais plus accidenté et moins

spoor netwerk, dat qua grootte vergelijkbaar is met het Vlaamse maar ruwer terrein doorkruist en minder goed wordt gefinancierd wegens de 60/40-verdeelsleutel, heeft het meest nood aan onderhoud. Als men een en ander blijft uitstellen, dan zal het binnenkort niet dringend moeten worden onderhouden, maar urgent dienen te worden hersteld. Inmiddels takelt het secundaire spoorwegnetwerk in Wallonië gaandeweg af. Die realiteit is ondraaglijk, temeer omdat de minister de eerste was om het gebrek aan onderhoud van de Brusselse wegeninfrastructuur aan te klagen. De geschiedenis heeft gekregen waarop ze recht heeft: jarenlang werd Brussel financieel verstikt, vandaag wordt het spoorwegnetwerk in Wallonië ondergefinancierd.

De bezuinigingen van deze regering zullen voor de reizigers niet pijnloos zijn. De NMBS mag dan al een duurzame openbare dienst zijn, toch dreigt de begrotingsinspanning uiteindelijk repercussies te hebben op de reizigers tijdens het spitsuur, anders gesteld op de middenklasse die vaak geen alternatieven heeft. Zelfs al stijgen de tarieven nog maar eens, toch worden de fiscale kanalen van de meer gefortuneerden uitgebouwd ten koste van die van de minder gegoede mensen. De heer Devin wenst nadere toelichting over de toekomstige tariefverhogingen. Voor wie zullen die gelden? En welke opbrengst verwacht de NMBS daarvan? Overigens werden de werknemers als eersten keihard getroffen door de bezuinigingen: sinds 2014 zijn 4 000 banen verloren gegaan, en 2 000 zullen nog verdwijnen. Daarbij komt nog dat is aangekondigd dat niet langer mensen in vast verband zullen worden benoemd en dat voor de schoonmaak een beroep zal worden gedaan op onderaanneming. Voorts stelt de spreker zich vragen bij de toekomst van de werkplaatsen indien de NMBS niet bij machte is de benodigde investeringen te verwezenlijken voor de modernisering ervan. Het internationaal vrachtvervoer komt in de beleidsnota zeer ruim aan bod, maar er wordt niets gezegd over het internationaal reizigersvervoer, vooral vanuit Wallonië. De financiële desinvestering zal ertoe leiden dat bepaalde stations en lijnen in onbruik raken.

Mevrouw Karine Lalieux (PS) wenst enkele opmerkingen te maken over het hoofdstuk luchtverkeer van de beleidsnota. Ze zal niet terugkomen op de vragen van de Brusselse gewestregering, met inbegrip van de Nederlandstalige partijen, die eisen dat rekening wordt gehouden met de dichtstbevolkte gebieden. De spreker stelt vast dat dit in de beleidsnota werd weggelaten. Ze herinnert eraan dat, ondanks het moratorium, de vliegtuigen boven die gebieden blijven vliegen, onder meer via de kanaalroute.

Mevrouw Lalieux begrijpt het ongeduld van mevrouw De Coninck, dat te wijten is aan de verklaringen van

bien financé – clef 60/40 -a le plus besoin d'entretien. A force de report, ce n'est plus l'entretien mais bientôt la réparation qui deviendra urgente. Entre-temps, le réseau secondaire en Wallonie brûle à petit feu. Cette réalité est d'autant plus insupportable que le ministre a été le premier à dénoncer le manque d'entretien des infrastructures routières bruxelloises. L'histoire a eu ses droits: pendant des années, Bruxelles a été étranglé financièrement, aujourd'hui c'est le réseau ferroviaire en Wallonie qui fait l'objet d'un sous-investissement.

Les économies de ce gouvernement ne seront pas indolores pour les voyageurs. La SNCB a beau être un service public durable, l'effort budgétaire risque de se répercuter *in fine* sur les usagers à l'heure de pointe, autrement dit, les classes moyennes qui n'ont souvent pas d'autres alternatives. Même quand les tarifs augmentent une fois encore, les canaux fiscaux plus fortunés du pays sont faits sur le dos des moins fortunés. M. Devin voudrait avoir des précisions sur les augmentations tarifaires à venir. Qui viseront-elles? Et quel rendement la SNCB en attend-elle? Par ailleurs, les travailleurs ont en premier subi de plein fouet ces économies: 4 000 postes disparus depuis 2014, et 2 000 à venir. A cela s'ajoutent la fin annoncée du recrutement statutaire et le recours à la sous-traitance pour le nettoyage. L'intervenant s'interroge aussi sur l'avenir des ateliers si la SNCB n'est pas en mesure de réaliser les investissements nécessaires à leur modernisation. Par ailleurs, la note fait la part belle au fret transfrontalier mais reste bien silencieuse sur le transport transfrontalier de voyageurs, et ce surtout depuis la Wallonie. Le désinvestissement financier provoquera la désertification de certaines gares et lignes.

Mme Karine Lalieux (PS) tient à intervenir à propos du volet aérien de la note de politique générale. Elle ne reviendra pas sur les demandes du gouvernement régional bruxellois, en ce compris les partis néerlandophones, qui exigent de prendre en compte les zones les plus peuplées. L'intervenante constate que cela a été omis dans la note de politique générale. Elle tient à rappeler que, malgré le moratoire, les avions continuent à survoler ces zones, notamment la route du canal.

Mme Lalieux comprend l'impatience de Mme De Coninck, qui est due aux déclarations de Mme Galant,

mevrouw Galant, de vorige minister van Mobiliteit. Nu, in 2017, wordt in de nota helemaal niet meer verwezen naar de “Vliegwet”. Zal de minister dit onaanvaardbare status-quo blijven aanhouden tot aan het einde van de regeerperiode? Of zal hij wijzigingen aan de vliegroutes voorstellen en de vluchten boven de dichtstbevolkte gebieden verminderen?

In de beleidsnota wordt evenmin iets gezegd over de instelling van een onafhankelijke controle-instantie. Dat staat nochtans in de regeerverklaring. Zal een dergelijke instantie er komen? Wanneer? Zullen alle gewesten daarin vertegenwoordigd zijn?

In het kader van de windnormen verwees de minister naar de audit van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV). Het is gebleken dat er verschillende interpretaties van de instructies mogelijk waren. De minister heeft aangegeven terzake duidelijkheid te willen brengen. In de beleidsnota wordt aangekondigd dat die verduidelijking aan de Ministerraad zal worden voorgelegd. Kan in dat verband al een tip van de sluier worden opgelicht? Wanneer zal die verduidelijking aan de Ministerraad worden voorgelegd?

In verband met het voorzitterschap van de FOD Mobiliteit en Vervoer wijst mevrouw Lalieux erop dat er sinds het ontslag van de voorzitter op 15 april 2016 nog steeds een waarnemend voorzitter is. Kan de minister hierover enige uitleg geven? De spreker vindt dat dit een belangrijk departement is, dat een echte voorzitter verdient.

Met betrekking tot het GEN had de minister aangegeven dat hij geen jaarlijkse, maar wel een tweejaarlijkse evaluatie van de 60/40-verdeelsleutel had gekregen. De beleidsnota bevat geen informatie meer ter zake. De spreker wil derhalve weten hoe vaak die evaluatie nu in werkelijkheid plaatsvindt.

De minister heeft verkregen dat het beginsel van de Waalse prefinanciering zal worden toegepast; daarover zal een samenwerkingsakkoord worden gesloten. Voor wanneer is dat gepland?

Tot slot verzoekt mevrouw Lalieux haar het tijdspad van alle door Infrabel geplande werkzaamheden te bezorgen.

De heer Emmanuel Burton (MR) is ingenomen met de beleidsnota. Het eerste deel inzake de intermodaliteit sluit volkomen aan bij de tijdsgeest. De spreker feliciteert de minister met de verschillende toegepaste strategieën die een maximale veiligheid van de vervoerswijzen moeten waarborgen. Voorts is hij tevreden

la précédente ministre de la Mobilité. Aujourd’hui, en 2017, la note ne fait plus aucune référence au “Vliegwet”. Le ministre va-t-il maintenir ce statu quo, inacceptable, jusqu’à la fin de la législature? Ou va-t-il proposer des modifications des routes aériennes et diminuer le survol des zones les plus densément peuplées?

La mise en place d’une autorité de contrôle indépendante est également absente de la note de politique générale. Cela se trouve pourtant dans la déclaration gouvernementale. Est-ce que cette autorité existera? Quand? Et est-ce qu’elle comprendra des représentants de l’ensemble des Régions?

Dans le cadre des normes de vent, le ministre a cité l’audit de la Direction générale Transport aérien (DGTA). S’est alors posé le constat de différences d’interprétation des instructions, que le ministre s’est proposé de clarifier. La note de politique générale annonce que cette clarification sera soumise au Conseil des ministres. Est-il possible d’avoir déjà quelques pistes à ce propos et de savoir quand elle sera soumise au Conseil des ministres?

En ce qui concerne la présidence du SPF Mobilité, Mme Lalieux rappelle que depuis la démission du président le 15 avril 2016, il y a toujours un président *ad interim*. Le ministre peut-il donner des explications à ce sujet? L’intervenante estime qu’il s’agit d’un département important qui mérite d’avoir un vrai président.

Enfin, dans le cadre du RER, le ministre avait annoncé qu’il avait obtenu une évaluation de la clef de répartition 60/40 non pas annuelle mais biannuelle. La note de politique générale ne contient plus rien à cet égard. Qu’en est-il donc de la fréquence de cette évaluation?

Le ministre a obtenu le principe de la mise en œuvre du préfinancement wallon, qui fera l’objet d’un accord de coopération. Quand cet accord se réalisera-t-il?

Enfin, Mme Lalieux souhaite également recevoir le planning de l’ensemble des travaux prévu par Infrabel.

M. Emmanuel Burton (MR) salue la note de présentation générale. La première partie consacrée à l’intermodalité est tout à fait dans l’air du temps. L’intervenant tient à féliciter le ministre pour les différentes stratégies mises en œuvre, visant à garantir une sécurité maximale des modes de transport. Il est par ailleurs heureux

dat elk proces-verbaal voortaan gepersonaliseerde sensibiliserende boodschappen zal bevatten. Hoe zal die procedure concreet verlopen?

De heer Burton stelt tevens vast dat de minister de vervoersinfrastructuur wil ontlasten; gezien de ernstige verkeersproblemen in ons land is dat een verheugend vooruitzicht. De minister stelt voor ernaar te streven de vraag naar vervoer in de hand te houden en het vervoersaanbod te verbeteren. Zal de minister daartoe meer partnerschappen aangaan met de private mobiliteitsactoren? Hoe staat het met carpooling, een vervoerswijze die men zeer zeker beter zou uitbouwen? Hoe verlopen in dat verband trouwens de contacten met de verschillende gewestministers voor Mobiliteit?

De beleidsnota maakt gewag van een “*Smart Mobility*”-Fonds. In dat raamwerk zullen de minister van Mobiliteit en de minister van Digitale Agenda hun krachten bundelen om de mobiliteit te verbeteren en het fileleed op de wegen via die intermodaliteit te verzachten. Welke initiatieven werden ter zake al genomen?

Met betrekking tot het tweede deel van de beleidsnota inzake de luchtvaart beklemtoont de heer Burton het belang van het dossier inzake het beheer van drones. Voorts is hij ingenomen met de bekendmaking van het koninklijk besluit in dat verband. Sommige punten blijken echter nog voor verbetering vatbaar. Over welke punten gaat het? Naar welk actieplan verwijst de beleidsnota? Licht het in de bedoeling maatregelen te nemen om een en ander te verstrengen, dan wel te versoepelen?

De minister wil ook elk Belgisch economisch initiatief aangaande ULM-helikopters steunen. De vliegtechnische mogelijkheden van de ULM-helikopters zijn ruimer dan die van de klassieke ULM-toestellen. Kan de minister bij wijze van voorbeeld de concrete maatregelen met betrekking tot de opleiding beschrijven?

De heer Burton merkt ten slotte op dat de spoorwegen al jaren te lijden hebben van desinvestering. Hij is dan ook tevreden dat de minister de noodzakelijke som van één miljard euro heeft kunnen vrijmaken. Hij betreurt evenwel dat het voorstedelijke treinaanbod rond Brussel, dat nochtans heel efficiënt is, veel te weinig bekend is. Sinds december 2016 is dit aanbod in en rond Brussel bovendien uitgebreid met 32 extra treinen tijdens de week en 40 tijdens het weekend. Hoe zal de communicatie naar de pendelaars en de lokale verkozenen te worden verbeterd?

Wat grensoverschrijdende treinverbindingen betreft, heeft de beleidsnota het enkel over het

d'apprendre que des messages de sensibilisation personnalisés seront insérés dans chaque PV. A ce propos, comment cela fonctionne concrètement en termes de procédure?

M. Burton constate également que le ministre compte dé-saturer les infrastructures de transport, perspective réjouissante au vu des graves problèmes de trafic en Belgique. Le ministre propose de travailler sur la demande de transport et d'améliorer l'offre de transport. Le ministre développera-t-il plus de partenariats avec les acteurs privés de la mobilité? Et qu'en est-il également du covoiturage qu'il serait plus qu'utile de développer? Et dans ce cadre, qu'en est-il d'ailleurs des rapports avec les différents ministres régionaux de la Mobilité?

La note de politique générale fait allusion à un fonds “*Smart Mobility*”, pour lequel les ministres de la Mobilité et de l'Agenda Numérique travailleront ensemble à l'amélioration de la mobilité et la décongestion des routes via cette intermodalité. Quelles initiatives ont déjà été prises à ce propos?

Dans la deuxième partie concernant l'aérien, M. Burton tient à souligner l'importance du dossier concernant les drones. Il salue par ailleurs la publication de l'Arrêté Royal à ce sujet. Or, il apparaît que certains points sont à améliorer. Quels sont-ils? Et quel est ce plan d'action dont fait part la note? Est-ce que l'on s'oriente vers des mesures plus restrictives ou au contraire plus flexibles?

Le ministre tient également à soutenir toute initiative économique belge relative aux hélicoptères ULM. Les techniques de vol de l'hélicoptère ULM sont plus élaborées que celles des ULM classiques. Est-ce que le ministre peut, à titre d'exemple, décrire les mesures concrètes en termes de formation?

Enfin, M. Burton observe également le ferroviaire fait l'objet d'un désinvestissement depuis plusieurs années. Dès lors, il se félicite du milliard vertueux que le ministre a réussi à débloquent. Il tient également à souligner le manque cruel de visibilité de l'offre suburbaine autour de Bruxelles, en dépit de sa grande efficacité. Depuis décembre 2016, cette offre a en outre été renforcée de 32 trains supplémentaires en semaine et 40 le week-end, à Bruxelles et dans la couronne bruxelloise. Comment est-ce que la communication auprès des navetteurs tout comme auprès des élus locaux sera-t-elle améliorée?

En ce qui concerne les liaisons transfrontalières, la note ne fait allusion qu'aux liaisons par fret. Qu'en

goederentransport, maar hoe zit het met het reizigersvervoer? Zijn er projecten voor nieuwe treinverbindingen door meerdere landen – onder meer Frankrijk, Duitsland, Luxemburg of Nederland?

De heer Velu Yüksel (CD&V) meent dat er dringend nood is aan een Vliegwet die stabiliteit en rechtszekerheid biedt voor al wie vliegt, woont en onderneemt in en rond de luchthaven. Er moet gestreefd worden naar een duurzame en evenwichtige oplossing voor het beheer van de geluidshinder rond de luchthaven, waarbij de hinder zoveel mogelijk beperkt en eerlijk gespreid wordt. Werd er de voorbije periode gewerkt aan een wetsontwerp?

Uit de audit van DGLV is duidelijk gebleken dat de instructies voor verwarring zorgen. Komt er een nieuwe en duidelijke instructie ter vervanging van de vorige instructies? In de beleidsnota spreekt de minister van een “verduidelijkende nota” (DOC 54 2708/026, p. 12) die in opmaak zou zijn. Wat is het juridische statuut van een dergelijke “verduidelijkende nota”? De audit raadt trouwens ook een duidelijker kader aan dat de verhoudingen bepaalt tussen de instructies van de huidige minister en die van de directeur-generaal. Is dit kader intussen gepubliceerd? En zijn de instructies ook gepubliceerd op de website van DGLV, zoals gevraagd in de audit? Zijn de oude instructies gearhiveerd en publiek beschikbaar?

In verband met Belgocontrol constateert de heer Yüksel dat de huidige beleidsnota de vorige beleidsnota's herneemt. Welke stappen zijn er op dit vlak concreet ondernomen, gezien er het afgelopen jaar een nieuw ontwerp van samenwerkingsakkoord werd opgesteld en voorgelegd op het overlegcomité? De minister voorziet een wijziging in het koninklijk besluit over de drones. De Europese verordening hierover is in opmaak. Wat is de verwachte timing?

Met betrekking tot de luchtvaartsector wil de Nederlandse regering Rutten III in 2021 een ticketbelasting invoeren om het vliegverkeer terug te dringen en de Milieudoelstellingen van Parijs te halen. De invoering daarvan hangt af van het succes van de Europese milieumaatregelen. Op welke manier zullen reizigers aangemoedigd worden om bijvoorbeeld voor korte en middellange trajecten de trein te nemen? In welke mate

est-il du transport des voyageurs? De nouveaux projets de liaison à travers différents pays, sont-ils à l'étude – notamment la France, l'Allemagne, le Luxembourg ou les Pays-Bas?

M. Veli Yüksel (CD&V) estime qu'il est urgent d'adopter une loi sur les procédures de vol qui garantirait un cadre stable et la sécurité juridique à tous ceux qui volent, qui habitent ou qui entreprennent à l'aéroport et dans ses environs. Il faut trouver une solution durable et équilibrée en matière de gestion des nuisances sonores dans les environs de l'aéroport, afin de limiter autant que possible ces nuisances et de les répartir équitablement. Le ministre a-t-il récemment œuvré à l'élaboration d'un projet de loi en ce sens?

Il ressort clairement de l'audit sur le fonctionnement de la DGTA que les instructions prêtent à confusion. Les instructions actuelles seront-elles remplacées par de nouvelles instructions qui seront claires? Dans sa note de politique générale, le ministre évoque une “note de clarification” (DOC 54 2708/026, p. 12) qui serait en cours d'élaboration. Quel sera le statut juridique d'une telle “note de clarification”? Le rapport d'audit recommande d'ailleurs également l'instauration d'un cadre plus clair définissant la hiérarchie à respecter entre les consignes de l'actuel ministre et du directeur général. Ce cadre a-t-il entre-temps été publié? Par ailleurs, ces instructions ont-elles aussi été publiées sur le site web de la DGTA, comme le recommande le rapport d'audit? Les anciennes instructions ont-elles été archivées et sont-elles accessibles au public?

S'agissant de Belgocontrol, M.Yüksel constate que la note de politique générale à l'examen reproduit le contenu des notes de politique générale précédentes. Quelles sont les initiatives qui ont été concrètement entreprises en la matière, compte tenu du fait que, l'année dernière, un nouveau projet d'accord de coopération a été établi et a été présenté au sein du comité de concertation? Le ministre prévoit une modification de l'arrêté royal relatif aux drones. Un règlement européen à cet égard est en cours d'élaboration. Quel est le calendrier prévu en la matière?

S'agissant du secteur aéronautique, le gouvernement néerlandais Rutten III entend instaurer une taxe sur les billets d'avion en 2021 afin de réduire le trafic aérien et d'atteindre les objectifs environnementaux fixés dans l'accord de Paris sur le climat. L'instauration de cette taxe dépendra de la réussite des mesures environnementales européennes. Comment le ministre entend-t-il encourager les voyageurs à effectuer leurs

worden in België vervuilende of lawaaierige vliegtuigen meer belast en financieel ontraden?

In de commissie terreurbestrijding is er vorig jaar een wet gestemd voor de luchtvaartsector. In 2018 moet de Belgische Passagiers Informatie Eenheid operationeel zijn. Is de minister hierbij betrokken? Zal vanaf januari de PNR-wetgeving (*Passenger Name Record*) in werking kunnen treden? De omzetting van de richtlijn zet een deadline op van mei 2018. Ook wat betreft het spoor staat er in de beleidsnota van de heer Jan Jambon, minister van Binnenlandse zaken, dat er in het kader van de PNR-wetgeving een internationale *task force* hoge snelheidstreinen en passagiersgegevens is opgestart. Er zou een internationale aanpak vooropgesteld worden en zouden tevens impactstudies gelanceerd worden. Is de minister en/of zijn administratie betrokken bij deze *task force* en wanneer mogen de conclusies van de impactstudies verwacht worden? En welke impact zal dit alles hebben op de reiziger en de sector?

In antwoord op een eerdere vraag van de heer Yüksel over spoorlijn 204 Gent-Zelzate had de minister aangekondigd dat er een nieuwe studie besteld zou worden. Wanneer zullen de resultaten van deze studie beschikbaar zijn en welke initiatieven zal de minister daaromtrent nemen? De gouverneur van Oost-Vlaanderen en enkele parlementsleden hebben het initiatief genomen om met de minister, de NMBS en Infrabel daarover een gesprek te hebben. Hoe ver staat dat?

Er zijn problemen rond personeelsbezetting, en de openings- en kantooruren bij DIV. Blijft de dienstverlening via DIV in elke provincie gegarandeerd en hoe gaan het personeelstekort opgelost worden?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) is van mening dat de beleidsnota weinig verrassingen bevat. Dat hoeft ook niet te verbazen aangezien er op dit moment in de regeerperiode vooral dossiers afgewerkt moeten worden, wat al een hele uitdaging is.

De spreker wenst terug te komen op het dispuut met de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, over het voorlopig rijbewijs en de rijopleiding. De gemeenten zouden ondertussen duidelijke instructies gekregen hebben via VVSG (Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten) om de Vlaamse regelgeving toe te passen

trajets de courte et de moyenne distance en train par exemple? Dans quelle mesure la Belgique taxe-t-elle davantage les avions polluants ou bruyants et dans quelle mesure tente-t-elle de décourager financièrement leur utilisation?

L'année dernière, la commission Terrorisme a adopté une loi concernant le secteur aéronautique. En 2018, l'Unité d'information des passagers devra être opérationnelle en Belgique. Le ministre participe-t-il à sa mise en opération? La législation PNR (*Passenger Name Record*) pourra-t-elle entrer en vigueur à partir de janvier? La directive doit être transposée avant le mois de mai 2018. Toujours concernant le rail, la note de politique générale du ministre de l'Intérieur Jan Jambon indique que, dans le cadre de la mise en œuvre de législation PNR, une *task force* internationale consacrée à la question des trains à grande vitesse et des données des passagers a été mise sur pied. Cette *task force* doit définir une stratégie internationale et également lancer des études d'impact. Le ministre et/ou son administration prennent-ils part aux travaux de cette *task force*? Quand les conclusions de ces études d'impact seront-elles publiées? Quelles répercussions auront toutes ces initiatives sur les voyageurs et sur le secteur?

En réponse à une question antérieure de M. Yüksel à propos de la ligne ferroviaire 204 reliant Gand et Zelzate, le ministre avait annoncé la commande d'une nouvelle étude. Quand les résultats de cette étude seront-ils disponibles? Quelles initiatives le ministre prendra-t-il à ce sujet? Le gouverneur de la province de Flandre orientale et plusieurs parlementaires ont pris l'initiative de se concerter à ce sujet avec le ministre, la SNCB et Infrabel. Où en est cette concertation?

Il existe des problèmes en matière d'effectifs, d'heures d'ouverture et d'heures de bureau à la DIV. Les services de la DIV sont-ils toujours garantis dans chaque province? Comment le ministre entend-il palier le manque de personnel?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) estime que la note de politique générale contient peu de surprises. Ce n'est toutefois pas étonnant, étant donné que le gouvernement est entré dans la phase de la législature où il doit surtout œuvrer à la finalisation des dossiers, ce qui représente déjà un défi considérable en soi.

L'intervenant souhaite revenir sur le différend opposant le ministre à M. Ben Weyts, ministre flamand de la Mobilité, au sujet du permis provisoire et de la formation à la conduite. Dans l'intervalle, les communes auraient reçu des instructions claires de la part de la VVSG (l'association des villes et communes flamandes), les

in afwachting van de uitspraak van de Raad van State. Wanneer mag die uitspraak verwacht worden?

Het rijbewijs met punten is een verhaal met een bijzonder lange geschiedenis – dat gaat terug tot 1990 – en waarvan veel verwacht wordt op vlak van verkeersveiligheid. Een bepaling in het regeerakkoord stelt dat dit onderzocht zou worden. Het is hoog tijd dat deze studie afgerond wordt en dat er een debat kan over aangegaan worden.

Het viel de heer Van den Bergh op dat de beleidsnota, naast de Vliegwet, ook niet meer het mobiliteitsbudget vermeldt. Dat was de voorbije jaren nochtans vrij prominent aanwezig in de beleidsnota's, en staat ook in het regeerakkoord. Er is wel een akkoord over de mobiliteitstoelage – het *cash for car* verhaal – maar het lid blijft ervan overtuigd dat het ambitieniveau hoger gelegd moet worden. Om de wagen in het woonwerkverkeer terug te dringen moet er een volwaardig mobiliteitsbudget vooropgesteld worden. MaaS, *Mobility as a Service* – mobiliteit meer als een dienst dan als het bezit van een eigen wagen – is een nieuw, en positief, mobiliteitsconcept dat echter alleen met een budget gestalte kan krijgen.

Over de interfederale geïntegreerde mobiliteitsvisie, een strategie op dertig jaar voor een globale visie samen met de gewesten, is niet veel meer terug te vinden in de beleidsnota. Is dit het gevolg van gesprekken met collega's in de interministeriële conferentie?

Verkeersveiligheid blijft gelukkig nog steeds een prioriteit. Er zijn de voorbije jaren al stappen ondernomen om de straffeloosheid van bestuurders tegen te gaan, bijvoorbeeld door de betere opvolging van buitenlandse overtredders, van bestuurders die hun boete weigeren te betalen, enz. Ook de nieuwe plannen om probleembestuurders aan te pakken juicht de heer Van den Bergh toe. Maximale straffen gaan omhoog voor bestuurders die herhaaldelijk zware overtredingen begaan, voor alcohol en drugs achter het stuur, voor rijden tijdens een rijverbod of zonder verzekering, enz. Het vluchtmisdrijf, probleem dat men erg moeilijk, al dan niet, onder controle krijgt, wordt verder aangepakt. De spreker hoopt dat de nieuwe wetgeving snel besproken en gestemd kan worden.

Een wetgeving is uiteraard maar nuttig als er voldoende handhaving is, met name de inzet van politiediensten en moderne instrumenten. De heer Van den

invitant à appliquer la législation flamande en la matière dans l'attente du jugement du Conseil d'État. Quand ce jugement sera-t-il rendu?

Le permis à points a une très longue histoire – qui remonte à 1990 – et qui suscite de nombreuses attentes en termes de sécurité routière. Dans l'accord de gouvernement, une disposition précise que ce point sera examiné. Il est grand temps de boucler cette étude et d'organiser un débat sur la question.

M. Van den Bergh s'étonne que dans la note de politique générale, il ne soit plus question ni de législation sur les procédures de vol, ni de budget dédié à la mobilité. Cette thématique était pourtant omniprésente dans les notes de politique générale de ces dernières années et figure également dans l'accord de gouvernement. L'allocation de mobilité – surnommée *cash for car* – a bel et bien fait l'objet d'un accord, mais le membre reste persuadé qu'il faut relever le niveau d'ambition. Pour réduire l'usage de la voiture dans les déplacements pendulaires, il faut se fixer un budget mobilité digne de ce nom. Le MaS, *Mobility as a Service* – où la mobilité est plus un service que le fait de posséder son propre véhicule – est un concept (de mobilité) nouveau et positif mais il ne pourra prendre forme que moyennant un budget.

Quant à la vision interfédérale et intégrée de la mobilité, une stratégie de vision globale planifiée sur trente ans avec les Régions, on n'en retrouve plus grand-chose dans la note de politique générale. Est-ce dû aux échanges avec les collègues lors de la conférence interministérielle?

Fort heureusement, la sécurité routière demeure encore toujours une priorité. Ces dernières années, des mesures ont été prises pour combattre l'impunité des automobilistes, par exemple, par un meilleur suivi des contrevenants étrangers, des automobilistes qui refusent de payer leurs amendes, etc. M. Van den Bergh salue également les nouveaux plans destinés à lutter contre les automobilistes à problèmes. Pour les automobilistes qui commettent des infractions graves à répétition, en conduisant sous l'influence de l'alcool ou de drogues, en roulant malgré un retrait de permis ou sans assurance, etc., les peines maximales augmentent. En ce qui concerne le délit de fuite, un problème difficile, voire impossible à contrôler, les efforts se poursuivent. L'intervenant espère que la nouvelle législation pourra être examinée et votée rapidement.

Pour qu'une législation soit utile, son application doit bien entendu pouvoir être suffisamment contrôlée, ce qui suppose la mobilisation de services de police et

Bergh is van mening dat daar ook een belangrijke rol is weggelegd voor de minister van Binnenlandse zaken.

Er moet ook extra aandacht gaan naar de verkeersveiligheid van fietsers en naar maatregelen om de stijging van het aantal gekwetste zachte weggebruikers tegen te gaan. Een van de mogelijke pistes is het creëren van conflictvrije kruispunten. Er moet snel werk gemaakt worden van de mogelijkheid dat, bijvoorbeeld, alle fietsers tegelijkertijd groen hebben of het vierkant groen. Er bestaan een aantal proefprojecten maar die gaat eigenlijk in tegen de bestaande wetgeving. Het is nodig daar snel werk van te maken, sneller dan het hele proces van de herziening van de wegcode waar al herhaaldelijk naar verwezen is. In de beleidsnota wordt verwezen naar een aanpassing van de wegcode in verband met zelfrijdende voertuigen die begin 2018 zou ingevoerd worden, nog vóór de globale herziening van de wegcode. Dergelijke aanpassing voor alle fietsers tegelijkertijd groen zou derhalve ook moeten kunnen.

In principe moeten alle bromfietsen en *speed pedelecs* in december beschikken over een nummerplaat en een inschrijvingsattest. Er zijn heel wat problemen voor fietsen waarvoor geen gelijkvormigheidsattest werd afgeleverd, met name de eerste generatie van *speed pedelecs*. Wanneer mag het koninklijk besluit daaromtrent verwacht worden?

De maritieme veiligheid en vaarregels zullen ook nog besproken worden met de heer Philippe De Backer, staatssecretaris voor Noordzee. De heer Van den Bergh is benieuwd naar het nieuwe scheepvaartwetboek, de maritieme wetgeving, waar als sinds 2007 aan gewerkt wordt en tegen de zomer van 2018 naar het Parlement zou komen. Ook kijkt hij uit naar de regels betreffende de pleziervaartwetgeving.

De mobiliteitsgegevens en enquête woon-werkverkeer zijn een goede basis voor een degelijk mobiliteitsbeleid. De FOD Mobiliteit en Vervoer zou eventueel ook bedrijven kunnen helpen om alternatieven voor het klassieke autoverkeer naar voor te schuiven. In hoeverre wordt dit effectief een opdracht van de FOD? Dreigt men dan niet in aanvaring met andere initiatieven met een gelijkaardig doel, zoals de provinciale mobiliteitspunten die spreken met bedrijven om tot een andere invulling van woon-werkverkeer te komen, of het pendelfonds van de Vlaamse overheid?

l'utilisation d'outils modernes. M. Van den Bergh estime que le ministre de l'Intérieur pourrait également jouer un rôle important en la matière.

Il convient par ailleurs d'accorder une attention particulière à la sécurité des cyclistes et à l'élaboration de mesures visant à lutter contre l'augmentation du nombre de blessés parmi les usagers vulnérables. On pourrait songer à cet égard à créer des carrefours sans conflit de circulation. Il faudrait pouvoir instaurer dans un avenir proche la possibilité de faire passer le feu au vert pour tous les cyclistes en même temps, par exemple. Il existe bien plusieurs projets-pilotes en la matière, mais ils vont en réalité à l'encontre de la législation existante. Il est nécessaire d'adopter rapidement une réglementation dans ce domaine, sans attendre le processus de refonte du Code de la route, auquel il a déjà été fait allusion à plusieurs reprises. La note de politique générale renvoie à une adaptation du Code de la route concernant les véhicules autonomes qui serait instaurée début 2018, avant la refonte globale du Code de la route. Il devrait dès lors être possible de prévoir une adaptation permettant de faire passer le feu au vert pour tous les cyclistes en même temps.

En principe, tous les cyclomoteurs et *speed pedelecs* devront disposer dès le mois de décembre d'une plaque et d'un certificat d'immatriculation. De nombreux problèmes se posent pour les vélos pour lesquels aucun certificat de conformité n'a été délivré, à savoir les *speed pedelecs* de la première génération. Quand l'arrêté royal y afférent sera-t-il publié?

La sécurité et les règles de navigation maritimes seront encore abordées avec le secrétaire d'État à la mer du Nord, M. Philippe De Backer. M. Van den Bergh attend avec impatience le nouveau Code de la navigation – ce code, qui reprendra la législation maritime, est déjà en cours d'élaboration depuis 2007 et devrait être présenté d'ici l'été 2018 au Parlement –, ainsi que la réglementation relative à la navigation de plaisance.

Les données en matière de mobilité et l'enquête sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail forment une base solide pour une politique de mobilité efficace. Le SPF Mobilité et Transports pourrait éventuellement aider des entreprises à proposer des alternatives à la circulation automobile classique. Dans quelle mesure cette mission sera-t-elle effectivement confiée au SPF? Ne risque-t-on pas d'interférer avec d'autres initiatives ayant un objectif similaire, comme les points de mobilité provinciaux qui se concertent avec des entreprises afin d'optimiser les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, ou encore le Fonds des migrations pendulaires de l'autorité flamande?

Het is belangrijk om de nieuwe manier van naar mobiliteit te kijken, *Mobility As a Service*, onder de aandacht te brengen met de realisatie van het “*Smart Mobility*”-fonds of -platform. Alle mogelijke gegevens met betrekking tot mobiliteit zouden in dat platform bij elkaar gebracht worden, op basis waarvan private initiatieven ontwikkeld kunnen worden. Het is een nieuw project, in samenwerking met de minister van Digitale Agenda, met de gewesten en private actoren. Welke gegevens zullen er daarvoor verzameld worden, en waar zullen die vandaan komen? Hoe worden de gewesten hierbij betrokken? Wordt hiervoor een budget voorzien?

De eerlijke concurrentie inzake het wegvervoer blijft een belangrijk aandachtspunt. Het valt te betreuren dat de regels met betrekking tot sociale dumping nog te weinig van toepassing zijn. Ondanks het veto van bepaalde landen acht de heer Van den Bergh dat er nog veel verbetering mogelijk is.

Op vlak van spoor worden de komende maanden belangrijk met het heel lang verwachte beheerscontract, of beheerscontracten, waarin de strategische visie van een aantal jaren geleden eindelijk vertaald zou moeten worden in duidelijke overeenkomsten tussen de overheid en de spoorwegbedrijven, samen met het meerjareninvesteringsplan, samen met de verdere uitvoering van het GEN, het deugdzaam miljard. Hij hoopt dat dit nu snel gestalte kan krijgen.

Het groeiende treinaanbod is een belangrijk aspect in het vervoerplan. De spreker merkt op dat het vandaag nog altijd niet zeker is of de Beneluxtrein effectief via de hogesnelheidslijn zal kunnen rijden, terwijl de mensen in de ruime regio al sinds 2007 wachten op treinverbindingen richting Brussel, richting Nederland. Dat heeft implicaties voor de verbindingen die vandaag op de hogesnelheidslijnen rijden maar ook op bijvoorbeeld lijn 12 die bijzonder druk wordt door de extra trein die daar wordt ingezet. De vraag die daarbij rijst in de regio is of de spoorwegovergangen ooit nog wel zullen kunnen opengaan voor het kruisende verkeer?

Bij de NMBS moet nog heel wat vooruitgang geboekt worden om te komen tot de integratie van tickets in één app, tot het digitaliseren van tickets. De Railpass of de Gopass bijvoorbeeld kunnen nog niet digitaal aangekocht en gebruikt worden. Dit zou *Mobility As a Service* zeker ten goede komen. Met betrekking tot geïntegreerde tickets is er een stap vooruit gezet met de citypass in Gent en Antwerpen. De zones zijn nog vrij klein dus het is een voorzichtige stap. Maar zijn er

Il est important d'attirer l'attention sur la nouvelle manière de considérer la mobilité, *Mobility As a Service*, au moyen de la mise en œuvre du fonds (ou de la plate-forme) “*Smart Mobility*”. Toutes les données possibles relatives à la mobilité devraient être rassemblées sur cette plate-forme, sur la base de laquelle des initiatives privées pourront être élaborées. Il s'agit d'un nouveau projet, développé en coopération avec le ministre de l'Agenda numérique, avec les Régions et des acteurs privés. Quelles données seront rassemblées et d'où proviendront-elles? Comment les Régions sont-elles associées? Un budget est-il prévu pour ce projet?

La concurrence loyale dans le transport routier demeure un point important. On peut déplorer que les règles relatives au dumping social ne s'appliquent pas encore suffisamment. Malgré le veto de certains pays, M. Van den Bergh estime qu'il est encore possible de réaliser des améliorations conséquentes.

En ce qui concerne les chemins de fer, les prochains mois seront importants, avec le (ou les) contrat(s) de gestion tant attendu(s), où la vision stratégique d'il y a quelques années devrait enfin être traduite en accords clairs entre les autorités et les entreprises ferroviaires, avec le plan d'investissement pluriannuel, avec la poursuite de la mise en œuvre du RER, avec le milliard vertueux. L'intervenant espère que tout cela pourra prendre forme rapidement.

L'augmentation de l'offre de trains constitue un aspect important du plan de transport. L'intervenant fait remarquer que l'on ne sait toujours pas avec certitude si le train Benelux pourra effectivement utiliser la ligne à grande vitesse, alors que les habitants de la région (au sens large) attendent déjà depuis 2007 des liaisons ferroviaires en direction de Bruxelles et des Pays-Bas. Cela a des implications pour les liaisons qui utilisent actuellement les lignes à grande vitesse, mais aussi, par exemple, pour la ligne 12, qui sera particulièrement fréquentée en raison du train supplémentaire qui l'empruntera. La question qui se pose à cet égard dans la région est de savoir si les passages à niveau pourront encore être ouverts pour laisser passer la circulation.

À la SNCB, de nombreux progrès doivent encore être réalisés pour parvenir à l'intégration des billets dans une seule application, autrement dit, à la numérisation des billets. Le Railpass ou le Gopass, par exemple, ne peuvent pas encore être achetés et utilisés sous une forme numérique. Ce serait certainement une avancée positive dans le cadre du concept de *Mobility As a Service*. En ce qui concerne les billets intégrés, un progrès a été enregistré avec le citypass à Gand et à

al tussentijdse resultaten bekend over het al dan niet aanslaan van deze citypass?

De heer Van de Bergh apprecieert dat er ruim aandacht is voor het goederenspoorvervoer. Doordat het een geliberaliseerde sector is, was er de voorbije jaren niet veel aandacht voor. Dit verdient nochtans een belangrijke plaats in de beleidsnota.

Tot slot observeert de spreker dat er veel dossiers hun eindfase naderen en dat er uitgekeken wordt naar hun afwerking: de hervorming van de wegcode, de herziening van de wet van 16 maart 1968, de beheersovereenkomsten, het meerjareninvesteringsplan, de studie van het rijbewijs met punten, het Smart Mobility platform, de pleziervaartwetgeving, de herziening van het maritiem recht.

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) stelt vast dat, ten opzichte van een jaar geleden, de huidige beleidsnota belangrijke stappen vooruit zet. Bijvoorbeeld op het vlak van spoorvervoer is er de aanstelling geweest van Sophie Dutordoir, het investeringsplan 2018-2022 dat goedgekeurd werd door de raden van bestuur eind vorige maand, de plenaire stemming in oktober van de gegarandeerde dienstverlening tijdens spoorstakingen, waarbij niet geraakt wordt aan het fundamentele recht op staken maar ook het recht op werken erkend wordt – niets te vroeg gezien hete groot aantal werkwilligen bij de spoormensen. Ook op vlak van verkeerswetgeving werden er bij de Ministerraden van juli en mei belangrijke knopen doorgehakt. Het ontwerp komt straks naar deze commissie. Kan de minister hieromtrent de timing preciseren?

De beleidsnota is onderverdeeld in drie componenten: de intermodaliteit, de luchtvaart en het spoor. Ze is ook opvallend concreet en er wordt diep ingegaan op een aantal punten. Daarbij wordt ook vaak een concrete timing vermeld.

Wat betreft intermodaliteit, en maar bepaald veiligheid, wordt er een vorm van *nudging* geïntroduceerd: overtreders zullen een gepersonaliseerde sensibiliserende boodschap op hun proces-verbaal krijgen, een nieuwe aanpak die de spreekster toejuicht. Als dergelijke boodschappen de juiste toon hebben en inspelen op de situatie van de bestuurder kunnen ze effect hebben. Bij snelheidsovertredingen in een schoolomgeving kan het bijvoorbeeld interessant zijn het impactverschil uit te leggen tussen de voorgeschreven en de effectieve snelheid bij een verkeersongeval met een kind. Hier moet wel deskundig mee omgegaan worden. Wordt hiervoor

Anvers. Les zones sont encore assez réduites: il s'agit donc d'une avancée prudente. Mais existe-t-il déjà des résultats intermédiaires concernant le succès de ce citypass?

M. Van de Bergh apprécie que le transport des marchandises retienne une large attention. Dès lors que c'est un secteur libéralisé, il n'a guère retenu l'attention au cours des dernières années. Pourtant, il mérite une place importante dans la note de politique générale.

Enfin, le membre observe que beaucoup de dossiers entrent dans leur phase terminale et que leur clôture est attendue: la réforme du code de la route, la révision de la loi du 16 mars 1968, les contrats de gestion, le plan d'investissements pluriannuel, l'étude du permis de conduire à points, la *Smart Mobility platform*, la législation sur la navigation de plaisance, la révision du droit maritime.

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) constate que, par rapport à l'an passé, la note de politique générale actuelle représente une avancée. Par exemple, dans le domaine du transport ferroviaire il y a eu la désignation de Sophie Dutordoir, le plan d'investissements 2018-2022 qui a été approuvé par les conseils d'administration à la fin du mois passé, le vote en séance plénière, en octobre, d'un service garanti durant les grèves dans les chemins de fer, qui ne porte pas atteinte au droit fondamental de faire grève mais qui reconnaît également le droit de travailler – qui n'arrive pas trop tôt vu le grand nombre de cheminots qui souhaitent travailler. Dans le domaine de la législation relative à la circulation routière, des décisions importantes ont été prises lors des Conseils des ministres de mai et de juillet. Le projet sera prochainement soumis à cette commission. Le ministre peut-il en préciser le calendrier?

La note de politique générale se subdivise en trois parties: l'intermodalité, la navigation aérienne et le rail. Elle est également particulièrement concrète et approfondit un certain nombre de points. Un calendrier y est souvent mentionné.

Pour ce qui concerne l'intermodalité et en particulier la sécurité, elle introduit une forme de *nudging*: un message de sensibilisation personnalisé sera ajouté sur le procès-verbal adressé aux contrevenants, une nouvelle approche qui réjouit l'intervenante. Si de tels messages adoptent le ton juste et prennent en compte la situation du conducteur, ils peuvent être efficaces. En cas d'excès de vitesse aux abords d'une école, il peut par exemple être intéressant d'expliquer la différence d'impact entre la vitesse prescrite et la vitesse effective en cas d'accident avec un enfant. Il convient toutefois ici de faire preuve d'une certaine expertise. Collabore-t-on,

bijvoorbeeld samengewerkt met gedragswetenschappers? Een ander voorbeeld: als men op een bepaalde plaats de snelheid aanpast, kan het interessant zijn om de eerste controleweken niet te beboeten maar aan de overtreders een brief te sturen die uitlegt waarom precies op die plaats de maximale snelheid omlaaggaat.

In verband met verkeersveiligheid lijkt het haar belangrijk dat er niet alleen straffen worden uitgesproken maar dat straffen ook worden uitgevoerd, en liefst zo kort mogelijk na de overtreding. Dat ook op vraag van politierechters en belangenverenigingen.

Een goede evaluatie van de wetgeving is belangrijk: behalen die nieuwe wetten het beoogde resultaat? Ze denkt bijvoorbeeld aan de recidiveregeling die erg verstrengd werd enkele jaren geleden. Vele recidivisten moeten nu hun praktisch en theoretisch examen opnieuw afleggen, evenals psychologische en medische proeven. Wordt daarmee meer verkeersveiligheid bereikt? Vooraleer nieuwe maatregelen, zoals het rijbewijs met punten, worden getroffen, zou er eerst een evaluatie moeten plaatsvinden.

De minister wil de komende maanden de hervorming van de federale commissie voor Verkeersveiligheid afronden. Dat lijkt echter wel lang te duren. Het laatste bericht op de website van de commissie gaat nog over de Staten-Generaal van Verkeersveiligheid van 2011. Sinds kort is deze website zelfs offline. Wat is de stand van zaken betreffende deze commissie?

Het ontlasten van de vervoersinfrastructuur komt ook uitdrukkelijk aan bod. Mevrouw Lahaye-Battheu is de mening toegedaan dat de verbetering van de data-inzameling cruciaal is om te kunnen inspelen op bestaande vervoerspatronen en -vragen. ITS-systemen zijn ook van toenemend belang. Het ITS-actieplan werd federaal uitgewerkt en dient aangevuld te worden door de verschillende federale en regionale entiteiten. Ze hoopt dat deze werkzaamheden snel vooruit zullen gaan zodat de doelstellingen zo vlug mogelijk bereikt worden.

Wat betreft het tweede deel van de beleidsnota, luchtvaart, verheugt mevrouw Lahaye-Battheu zich over het stijgende budget voor het directoraat-generaal luchtvaart. Met de extra 8,7 miljoen euro voor de periode 2017-2020 kunnen ondermeer 31 bijkomende personeelsleden aangeworven worden. De bestaande controleopdracht en nieuwe taken kunnen zo beter uitgevoerd worden.

Weldra komt er een koninklijk besluit om Belgocontrol in te delen bij de nationale kritieke infrastructuur. Het

par exemple, avec des spécialistes en sciences comportementales? Un autre exemple: si l'on adapte la vitesse à un endroit déterminé, il peut être intéressant de ne pas sanctionner pendant les premières semaines de contrôle mais d'envoyer aux contrevenants un courrier leur expliquant pourquoi l'on réduit la vitesse maximale précisément à cet endroit.

En matière de sécurité routière, il lui paraît important non seulement que des peines soient prononcées, mais qu'elles soient aussi exécutées, de préférence le plus tôt possible après l'infraction, ce que demandent également les juges de police et les groupements d'intérêts.

Il est important de bien évaluer la législation: les nouvelles lois atteignent-elles le résultat escompté? Elle songe, par exemple, à la réglementation relative à la récidive, qui a été sérieusement durcie il y a quelques années. De nombreux récidivistes doivent désormais représenter leur examen pratique et théorique et subir des examens psychologiques et médicaux. La sécurité routière s'en trouve-elle améliorée? Avant de prendre de nouvelles mesures, telles que le permis à points, il faudrait procéder à une évaluation.

Le ministre souhaite finaliser dans les prochains mois la réforme de la commission fédérale de la sécurité routière. Cela semble durer vraiment très longtemps. Le dernier message publié sur le site internet de la commission concerne encore les États généraux de la sécurité routière de 2011. Depuis peu, ce site internet n'est même plus accessible. Où en est-on en ce qui concerne cette commission?

Il est aussi explicitement question de la décongestion de l'infrastructure de transport. Mme Lahaye-Battheu estime que l'amélioration de la collecte de données est essentielle pour tenir compte des habitudes et des demandes de transport existantes. Les systèmes ITS gagnent également en importance. Élaboré au niveau fédéral, le plan d'action ITS doit être complété par les différentes entités fédérales et régionales. Elle espère que ces travaux progresseront rapidement afin que les objectifs puissent être atteints dans les meilleurs délais.

En ce qui concerne la deuxième partie de la note de politique générale, le transport aérien, Mme Lahaye-Battheu se félicite de la hausse du budget accordé à la direction générale du transport aérien. Le crédit supplémentaire de 8,7 millions d'euros pour la période 2017-2020 permettra d'engager 31 membres de personnel supplémentaires. La mission de contrôle existante et les nouvelles tâches pourront ainsi être mieux exécutées.

Sous peu, un arrêté royal sera pris afin de reconnaître Belgocontrol comme infrastructure critique nationale.

samenwerkingsakkoord met de gewesten uit 1989 moeten opnieuw onderhandeld worden om de reële kosten te kunnen doorrekenen. Dit staat al sinds 2014 in de beleidsverklaring en -nota's van de verschillende ministers. Welke timing wordt hiervoor voorzien?

Het koninklijk besluit over de drones zal worden herzien op basis van een evaluatie van de bestaande regelgeving en de teksten waaronder het toekomstig Europees regelgevende kader. De mogelijkheden die drones bieden zijn talrijk en meer en meer sectoren maken er ook gebruik van. Deze groeikansen mogen niet verstikt worden door een al te strikte reglementering, waar de sector regelmatig opmerkingen over maakt.

Het derde deel van de beleidsnota betreft het spoor. Volgende maand gaat het nieuwe vervoersplan van kracht. De spreekster observeert dat er veel vroeger en beter werd gecommuniceerd met de *stakeholders*. Hoe evalueert de minister zelf de wijze waarop het vervoersplan 2017 werd opgesteld? Is het wenselijk dat in 2020 een zelfde werkwijze gehanteerd wordt? Mevrouw Lahaye-Battheu verwijst ook naar een resolutie over het behoud van de multimodale mobiliteit in landelijk gebied, die gestemd werd in de maand april. Wat is de stand van zaken wat betreft de uitvoering?

De raden van bestuur hebben de meerjareninvesteringsplannen al goedgekeurd. Een geharmoniseerde versie daarvan werd intussen ook goedgekeurd. Er werden voorstellen gedaan aan de gewesten over de bijkomende investeringen in het kader van het deugdzzaam miljard en over pre- en medefinanciering. De opmaak van deze investeringsplannen duurt veel langer dan voorzien in 2015. Werden er al lessen getrokken uit het moeilijke verloop van deze procedure, zodat het volgende meerjareninvesteringsplan niet dezelfde lijdensweg moet begaan?

Naar aanleiding van het komende wetsontwerp spoorwegpolitie, brengt de spreekster in herinnering dat er voor 2012-2016 nog 300 miljoen euro aan openstaande boetes zijn. Het wetsontwerp administratieve boetes zou hieraan tegemoet moeten komen door bij bepaalde overtredingen administratieve boetes te kunnen uitschrijven. Zal de inning werkelijk vlotter verlopen? En op welke wijze zal de bijkomende opbrengst geïnvesteerd worden?

Mevrouw Lahaye-Battheu wenst tot slot enkele punten onder de aandacht te brengen die belangrijk zijn voor haar fractie. Het eerste betreft het overleg met de gewesten. In verschillende dossiers is dat overleg

L'accord de coopération conclu avec les Régions en 1989 doit être renégocié afin que les coûts réels puissent être facturés. Cela figure dans la note d'orientation politique et les notes de politique générale des différents ministres depuis 2014. Quel est le calendrier prévu en la matière?

L'arrêté royal relatif aux drones sera revu sur la base d'une évaluation de la réglementation existante et de textes dont le futur cadre réglementaire européen. Les possibilités offertes par les drones sont nombreuses et de plus en plus de secteurs les utilisent. Ces possibilités de croissance ne peuvent être étouffées par une réglementation trop stricte, qui fait régulièrement l'objet d'observations de la part du secteur.

La troisième partie de la note de politique générale concerne le rail. Le nouveau plan de transport entre en vigueur le mois prochain. L'intervenante fait observer qu'on a communiqué nettement plus tôt et mieux avec les parties prenantes. Comment le ministre évalue-t-il lui-même la manière dont le plan de transport 2017 a été élaboré? Est-il souhaitable de procéder de la même manière en 2020? Mme Lahaye-Battheu renvoie également à une résolution visant à préserver la mobilité multimodale en région rurale adoptée au mois d'avril. Où en est l'exécution de cette résolution?

Les conseils d'administration ont déjà approuvé les plans pluriannuels d'investissement. Une version harmonisée de ceux-ci a également été approuvée dans l'intervalle. Des propositions ont été présentées aux Régions concernant les investissements complémentaires dans le cadre du milliard vertueux et le préfinancement et le cofinancement. L'élaboration de ces plans d'investissement dure nettement plus longtemps que prévu en 2015. A-t-on déjà tiré des leçons du déroulement fastidieux de cette procédure, de sorte que le prochain plan pluriannuel d'investissement ne soit plus le même calvaire?

Compte tenu du futur projet de loi relatif à la police des chemins de fer, l'intervenante rappelle que pour la période 2012-2016, il y a encore un montant de 300 millions d'euros d'amendes impayées. Le projet de loi relatif aux amendes administratives devrait remédier à ce problème en prévoyant que des amendes administratives peuvent être infligées pour certaines infractions. La perception sera-t-elle réellement facilitée? Et de quelle manière les recettes complémentaires seront-elles investies?

Mme Lahaye-Battheu souhaite enfin attirer l'attention sur quelques points importants pour son groupe. Le premier concerne la concertation avec les Régions. Bien que cette concertation soit le mot-clé dans plusieurs

het sleutelwoord maar de bewerkstelling lijkt niet evident. Bijvoorbeeld het dossier van de ISA (Intelligente Snelheidsaanpassing), waarbij de gewesten voor een correcte signalisatie zorgen, het dossier van de vliegroutes rond Brussel, het meerjareninvesteringsplan van de NMBS en Infrabel en de financiering van Belgocontrol. De discussie over de bevoegdheid inzake de rijopleiding en de toelating voor het rijbewijs wordt zelfs niet vermeld in de beleidsnota.

Er zou eindelijk schot komen in de langverwachte herziening van de wegcode. In 2007 werd dat al gevraagd door de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en vele voorgangers hebben er hun tanden op gebroken. Dit moet juridisch tot een goed einde gebracht worden en wel in overleg met de gewesten en met het nodige draagvlak bij de bevolking. De wijzigingen moeten goed kenbaar gemaakt worden.

Wat betreft de *nudging* die toegepast wordt bij verkeershandhaving is mevrouw Lahaye-Battheu de mening toegedaan dat er moet overgegaan worden van een straffend naar een corrigerend verkeersbeleid. Dergelijke aanpak zal een duurzamer effect hebben. Maar, herhaalt ze, dit moet wetenschappelijk onderbouwd worden.

Een aantal thema's worden niet vermeld in de nota. Er werd een resolutie gestemd in verband met extra verkoopkanalen van treintickets – bijvoorbeeld, verkoop in handelszaken in de buurt van stations, “treinpunten” die zouden functioneren als de postpunten. Hoe is de stand van zaken hieromtrent? Betere communicatie bij verstoorde situaties in het treinverkeer moet ook een prioriteit blijven. Er werd ook gewerkt rond de fiets als belangrijke duurzame schakel in de mobiliteitsketen in het transport naar en van de trein. Hierover is vorig jaar ook een resolutie gestemd. Infrabel en de NMBS werd gevraagd om tegen 1 juni 2017 een lijst op te maken van verlaten spoorbeddingen en aanpalende terreinen die in aanmerking kunnen komen voor fietspaden. Die lijst is er vandaag nog steeds niet.

Er is een algemene oproep geweest om dochterondernemingen bij Infrabel en bij de NMBS af te bouwen, wat ook nodig is in het kader de financiële gezondmaking. Wat is de stand van zaken in dit verband?

De heer David Geerts (sp.a) vindt dat de aandacht van de beleidsnota vreemd verdeeld is.

dossiers, sa mise en œuvre ne semble pas aller de soi. À titre d'exemple, la membre cite le dossier de l'ISA (Adaptation intelligente de la vitesse), dans le cadre duquel les Régions assurent une signalisation correcte, le dossier des routes aériennes autour de Bruxelles, le plan d'investissement pluriannuel de la SNCB et d'Infrabel et le financement de Belgocontrol. La discussion relative à la compétence en matière de formation à la conduite et d'autorisation pour le permis de conduire n'est même pas mentionnée dans la note de politique générale.

Des avancées seraient enfin réalisées en ce qui concerne la révision du permis de conduire, attendue de longue date. En 2007 déjà, les États généraux de la Sécurité routière réclamaient cette réforme et nombre de leurs prédécesseurs s'y étaient cassé les dents. Cette mesure doit être aboutie sur le plan juridique, faire l'objet d'une concertation avec les Régions et bénéficier de l'adhésion de la population. Les modifications doivent faire l'objet d'une communication claire.

En ce qui concerne la *nudging* dans le cadre de l'application des règles de la circulation routière, Mme Lahaye-Battheu considère qu'en matière de circulation, il faut passer d'une politique répressive à une politique correctrice. Cette approche aura un effet plus durable. Elle répète cependant que cette méthodologie doit être étayée scientifiquement.

Une série de thèmes ne sont pas mentionnés dans la note. Une résolution a été votée au sujet de canaux de vente supplémentaires pour les billets de train – par exemple, dans les commerces avoisinant les gares, des “points train” qui fonctionneraient sur le modèle des points poste. Quel est l'état d'avancement de ce projet? L'amélioration de la communication en cas de perturbations du trafic ferroviaire doit également rester une priorité. Une réflexion a également été menée concernant le vélo en tant que maillon durable majeur dans la chaîne de mobilité du transport vers et depuis le train. Une résolution a également été votée l'année dernière à ce sujet. Il a été demandé à Infrabel et à la SNCB d'établir, pour le 1^{er} juin 2017, une liste des voies désaffectées et de terrains adjacents susceptibles d'être converties en pistes cyclables. On attend toujours cette liste.

Un appel général a été lancé pour démanteler progressivement les filiales d'Infrabel et de la SNCB, une mesure notamment nécessaire dans le cadre de l'assainissement financier. Quelle est la situation à cet égard?

M. David Geerts (sp.a) s'étonne des points d'attention retenus ou non par la note de politique générale.

Zo komt de zelfrijdende auto aan bod, maar klimaat niet. Heeft niemand op het kabinet of in de administratie hierover een opmerking gemaakt? Verontrustend is eveneens dat er geen mobiliteitsbudget wordt voorgesteld of *modal shift* wordt vermeld. De impact op de gezondheid van de bevolking is groot en vandaar dat het ook velen beroert.

Het lid onderschrijft het gedeelte over de verkeersveiligheid. Wel is er een stijging van het aantal letselgevallen. Allicht is extra aandacht nodig voor aanrijdingen van fietsers door vrachtwagens. De minister bevoegd voor mobiliteit in het Vlaamse Gewest wacht op een federale wet voor conflictvrije kruispunten. Thans zijn er rechters die oordelen dat gemeenten nu reeds bevoegd zijn om maatregelen te treffen. Wat is het standpunt van de minister?

Het rijbewijs met punten is een wet die dertig jaar oud is en toch komt het jaarlijks ter sprake in de beleidsnota. Wanneer wordt het effectief ingevoerd?

Voorts verwacht het lid dat digitalisering het mobiliteitsprobleem mogelijk zal verergeren, omdat personen die niet of niet meer in staat zijn om een voertuig te besturen zich met een zelfrijdend voertuig zullen verplaatsen. Wordt dit onderzocht?

Wordt er een begroting voorzien voor het *smart mobility funds*?

Eerlijke concurrentie inzake wegvervoer, dat in een aantal wetsvoorstellen van de oppositie wordt verdedigd, wordt door de meerderheid systematisch weggestemd.

Het aantal bestelwagens neemt toe door e-commerce. In de pers staat dat dit 45 000 euro per dag kost, wegens de impact op het wegbeheer of de gezondheid. Over dit probleem dien te worden nagedacht; misschien moet de kilometerheffing worden uitgebreid tot de bestelwagens. Bestaan er studies?

Op luchtvaartgebied wordt de DGLV versterkt. Kan de minister hierover nader in detail treden?

Over geluidsoverlast komt een ontwerp van verduidelijkende nota. Wat mag men daaronder verstaan?

C'est ainsi qu'elle s'intéresse à la voiture autonome, mais non au climat. Aucun collaborateur du cabinet ou de l'administration n'a-t-il formulé une observation en la matière? Il est également inquiétant qu'aucun budget de mobilité n'ait été proposé et qu'il ne soit pas question du *modal shift*. L'incidence sur la santé de la population est grande, ce qui explique que de nombreuses personnes s'en inquiètent.

Le membre souscrit au passage relatif à la sécurité routière. Le nombre d'accidents entraînant des lésions corporelles est toutefois en hausse. Il faut probablement accorder davantage d'attention au problème des collisions entre des cyclistes et des camions. Le ministre de la Mobilité de la Région flamande attend une loi fédérale relative aux carrefours sans conflit de circulation. Certains juges estiment actuellement que les communes sont d'ores et déjà compétentes pour prendre des mesures. Quel est le point de vue du ministre?

Le permis à points est prévu dans une loi datant de trente ans, mais il en est question chaque année dans la note de politique générale. Quand sera-t-il effectivement instauré?

Le membre estime par ailleurs que la numérisation pourrait aggraver le problème de mobilité, dès lors que les personnes qui ne sont pas ou plus en mesure de conduire une voiture se déplaceront dans une voiture autonome. Cet aspect est-il examiné?

Un budget est-il prévu pour le Fonds "*Smart Mobility*"?

La concurrence loyale en matière de transport routier, défendue par l'opposition dans un certain nombre de propositions de loi, est systématiquement rejetée par la majorité.

Le nombre de camionnettes augmente à la suite de l'*e-commerce*. Selon la presse, cela représente un coût de 45 000 euros par jour, en raison de l'incidence sur la gestion de la voirie et la santé. Il convient de réfléchir à ce problème; peut-être la taxe kilométrique doit-elle être étendue aux camionnettes? Existe-t-il des études en la matière?

En matière de navigation aérienne, la DGTA est renforcée. Le ministre peut-il fournir plus de détails à ce sujet.

En ce qui concerne les nuisances sonores, un projet de note de clarification est annoncé. Que doit-on entendre par là?

De vliegwet komt niet aan bod. Is er dan geen akkoord?

Kan de minister de milieueffectenstudie toelichten?

Wat de toegang betreft met de badges is de vraag wie verantwoordelijk wordt geacht. Wat is de stand van zaken in verband met detectieapparatuur? Worden de vakorganisaties voldoende betrokken?

Inzake spoorvervoer mist het lid een beschrijving van het ambitieniveau van de regering en een aangepaste analyse van het kostenplaatje. Hoeveel wil de regering besteden aan openbaar vervoer en welk model kiest ze?

Hoe zit het met het vervoersplan van de NMBS? Is er nog een impact van de massificatiewerken door Infrabel?

Met betrekking tot het GEN wordt gesproken over een “waardevolle schuld” van 1 miljard – d.i. een nieuw begrip. Waaraan wordt het bedrag gespendeerd?

Wat zijn de budgetten in het meerjareninversteringsplan? Kopt het, zoals de berichten melden, dat er 0,8 % minder wordt geïnvesteerd?

Er is nood aan de infrastructuurvergoeding, wordt beweerd. Hoe wordt de berekening gevoerd?

Welke ambitie heeft de regering wat betreft het beheerscontract (kbi's)? Wenst die nog groei, zo ja welke? Op welke basis werd het station van Chaudfontaine als halte toegevoegd? Bestaat er een objectieve kosten-baten analyse? Het is misschien raadzaam om alle informatie aan het parlement te bezorgen, zodat iedereen de grondslag kan nagaan op basis waarvan een station wordt opengehouden.

De spreker pleit voor een diepgaand debat over de beheersovereenkomst.

Hij suggereert om congestie aan te pakken door 's nachts niet-bezette lijnen te gebruiken.

Tot slot vraagt het lid om een overzicht van de dotaties (exploitatie en investeringen) voor de NMBS en Infrabel en van de schuld van deze bedrijven. Welke prognoses worden gemaakt inzake inkomsten en uitgaven?

La loi sur les procédures de vol n'est pas abordée. N'y a-t-il donc pas d'accord en la matière?

Le ministre peut-il commenter l'étude d'incidence environnementale?

En ce qui concerne l'accès avec les badges, la question se pose de savoir qui est considéré comme responsable. Où en est-on en ce qui concerne le matériel de détection? Les organisations syndicales sont-elles suffisamment associées?

En ce qui concerne le transport ferroviaire, l'intervenant ne voit aucune description du niveau d'ambition du gouvernement ni aucune analyse adaptée des coûts. Quel montant le gouvernement souhaite-t-il consacrer aux transports publics et quel modèle choisit-il?

Où en est le plan de transport de la SNCB? La massification des travaux par Infrabel a-t-elle encore un impact?

En ce qui concerne le RER, il est question d'un “milliard vertueux” – une nouvelle notion. À quoi ce montant est-il affecté?

Quels sont les budgets dans le cadre du plan d'investissement pluriannuel? Est-il exact, comme on nous l'annonce, que les investissements diminueront de 0,8 %?

La note indique qu'une redevance d'infrastructure est nécessaire. Comment le calcul est-il effectué?

Quelle est l'ambition du gouvernement en ce qui concerne le contrat de gestion (KPI)? Souhaite-t-il encore une croissance, et si oui, laquelle? Sur quelle base la gare de Chaudfontaine a-t-elle été réouverte en tant que point d'arrêt? Y a-t-il eu une analyse objective des coûts et profits? Il s'indiquerait peut-être de fournir toutes les informations au parlement, afin que tout le monde puisse savoir sur quelle base une gare est maintenue ouverte.

L'intervenant plaide en faveur d'un débat approfondi sur le contrat de gestion.

Il suggère de lutter contre la congestion en utilisant, la nuit, les lignes non occupées.

Enfin, le membre demande d'obtenir un aperçu des dotations (exploitation et investissements) en faveur de la SNCB et d'Infrabel ainsi que de la dette de ces entreprises. Quels sont les prévisions en matière de recettes et de dépenses?

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) ziet continuïteit in de beleidsnota's van vorig jaar en dit jaar.

Kan een uitvoerig overzicht worden verstrekt van alle uitgaven voor het spoor, geweest per geweest?

De samenwerkingsakkoorden tussen de Federale Staat en gewesten duiken opnieuw op. Het gaat om overeenkomsten tussen de respectieve uitvoerende machten, maar dienen zij ook door de wetgever te worden geratificeerd?

De minister klaagt het gebrek aan samenwerking aan, van allicht NMBS en Infrabel. Heeft hij een oplossing zodat ze beter op elkaar afgestemd raken? Het lid herinnert aan de verplichting om een "vervoersovereenkomst" te sluiten.

Inzake infrastructuurvergoeding is het de vraag of de minister een formule zal vinden die de NMBS geen nadeel zal berokkenen wanneer zij een voor de reizigers aantrekkelijk aanbod uitwerkt. Wat de hervorming van deze vergoeding betreft, lijkt het alsof die in juli 2017 had moeten worden ingediend om in 2018 effect te sorteren. Welk tijdspad stelt de minister in het vooruitzicht?

De beheersovereenkomsten komen eraan en nemen de KPI's op. Wat betekent "maatschappelijk verantwoord ondernemen". Slaat dat op het absentisme en de arbeidsongevallen? Kan dat er niet toe leiden dat sommige managers bepaalde ongevallen niet zullen aangeven om de statistieken er beter te doen uitzien? Welke criteria zal men hanteren? Beweerd wordt dat het absentisme bij de NMBS veel lager ligt dan bij het overheidspersoneel in het algemeen. Klopt het dat de medische controle wordt geprivatiseerd?

Wat de spoorwegpolitie betreft, krijgen de begeleiders een sanctiebevoegdheid. Wordt in een opleiding voorzien?

Hoe zit het met de plannen inzake vrachtvervoer? De spreker verwijst naar lokale spoorwegoperatoren in het Waals Gewest, meer in het bijzonder naar het sorteercentrum "Tri Logiport".

Kan de minister uitweiden over de knooppunten? Is het Zwitserlandeffect al na een jaar uitgewerkt?

Wat met intermodaliteit?

Hoe gebeurt de opvolging van de uitvoering van de beheersovereenkomsten door de FOD Mobiliteit?

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) estime que la note de politique générale de cette année s'inscrit dans la continuité de celle de l'année dernière.

Est-il possible d'obtenir un relevé détaillé de toutes les dépenses des chemins de fer, région par région?

Il est de nouveau question des accords de coopération entre l'État fédéral et les régions. Il s'agit d'accords conclus entre les pouvoirs exécutifs respectifs, mais doivent-ils également être ratifiés par le législateur?

Le ministre dénonce le manque de coopération de la SNCB et d'Infrabel. A-t-il une solution afin que ces deux sociétés accordent mieux leurs violons? Le membre rappelle l'obligation de conclure une "convention de transport".

S'agissant de la redevance d'infrastructure, la question est de savoir si le ministre va trouver une formule qui ne portera pas préjudice à la SNCB lorsqu'elle élaborera une offre attractive pour les voyageurs. Pour ce qui est de la réforme de cette redevance, il semble qu'elle aurait dû être introduite en juillet 2017 pour produire ses effets en 2018. Quel est le calendrier retenu par le ministre?

Les contrats de gestion seront bientôt conclus et intégreront les ICP. Que signifie l'expression "la responsabilité sociétale de l'entreprise". Porte-t-elle sur l'absentisme et les accidents de travail? Cela ne peut-il pas avoir pour effet que certains managers ne déclareront pas certains accidents de travail afin d'embellir les statistiques? Quels critères appliquera-t-on? D'aucuns affirment que l'absentisme à la SNCB est sensiblement inférieur à celui observé dans la fonction publique en général. Est-il exact que le contrôle médical sera privatisé?

S'agissant de la police des chemins de fer, les accompagnateurs se voient accorder un pouvoir de sanction. Une formation sera-t-elle organisée dans ce cadre?

Qu'en est-il des projets de transport de fret? L'intervenant renvoie aux opérateurs ferroviaires locaux en Région wallonne, plus particulièrement au centre de tri "Tri Logiport".

Le ministre peut-il apporter des précisions sur les points d'achoppement? L'effet suisse a-t-il déjà cessé de produire ses effets après un an?

Quid de l'intermodalité?

Comment se déroule le suivi de l'exécution des contrats de gestion par le SPF Mobilité?

Verkeersovertredingen kunnen met onmiddellijke in-
ning worden aangepakt, maar ook met opleidingen die
door Justitie worden opgelegd. Hoe ziet de minister dat?

De situatie van de inspecteurs voor het luchtverkeer
is niet duidelijk. Kan de minister hierop ingaan?

De onderzoekscommissie naar de aanslagen op de
luchthaven heeft een aanbeveling geformuleerd om
het beheer van de toegangsbadges te centraliseren
(Parlementair onderzoek belast met het onderzoek naar
de omstandigheden die hebben geleid tot de terroris-
tische aanslagen van 22 maart 2016 in de luchthaven
Brussel-Nationaal en in het metrostation Maalbeek te
Brussel, met inbegrip van de evolutie en de aanpak
van de strijd tegen het radicalisme en de terroristische
dreiging, derde tussentijds verslag over het onderdeel
“veiligheidsarchitectuur, DOC 54 1752/008). Wat is het
standpunt van de minister?

De heer Michel de Lamotte (cdH) was op het eerste
gezicht verheugd over het onderdeel intermodaliteit.
Bij nader inzien was de beleidsnota een ontgooche-
ling, want het verband tussen de onderlinge punten
(maximale veiligheid, ontlasten van de vervoersinfra-
structuur en eerlijke mededinging inzake wegvervoer)
is veeleer miniem.

De spreker is vooral getroffen door wat er niet in de
beleidsnota staat.

Hij komt terug op de verklaringen van mevrouw
Dutordoir, CEO bij de NMBS, in uw commissie: voor mo-
biliteit is de overheid verantwoordelijk. Intermodaliteit,
zei ze nog, vereist een sterk regelgevend kader. Een
betere besteding van de middelen waarover de verschil-
lende overheden beschikken, is voorts nog wenselijk.
Elk bedrijf moet producten van een ander kunnen ver-
kopen met een gemeenschappelijke validering en de
vervoersplannen dienen intermodaal te zijn.

De spreker had verwacht dat de minister werk
zou maken van intermodaliteit en dat hij een coördi-
nerende rol zou spelen. Wat is er geworden van
het Platform Intermodaliteit, dat in de vorige beleids-
nota (DOC 54 2111/019) werd aangehaald, of nog de
Investeringscel? Wat blijft er over van de interfederale vi-
sie inzake mobiliteit? Wie denkt er nog na over de lange
termijn? Niet de CEO van de NMBS, die zich toespitst
op het herstel van het bedrijf. Is denken op lange termijn
geen taak van de Staat, die ook aandeelhouder is?

Les infractions au code de la route peuvent être
sanctionnées par une perception immédiate, mais
également par des formations imposées par la Justice.
Qu'en pense le ministre?

La situation des inspecteurs de la navigation aérienne
n'est pas claire. Le ministre peut-il la préciser?

La commission d'enquête relative aux attentats à
l'aéroport a formulé une recommandation visant à
centraliser la gestion des badges d'accès (Commission
d'enquête parlementaire chargée d'examiner les cir-
constances qui ont conduit aux attentats terroristes du
22 mars 2016 dans l'aéroport de Bruxelles-National
et dans la station de métro Maelbeek à Bruxelles, y
compris l'évolution et la gestion de la lutte contre le
radicalisme et la menace terroriste, troisième rapport
intermédiaire sur le volet "Architecture de la sécurité",
DOC 54 1752/008). Qu'en pense le ministre?

M. Michel de Lamotte (cdH) se réjouissait, à première
vue, de voir qu'une partie de la note était consacrée à
l'intermodalité. En y regardant de plus près, la note de
politique générale est cependant une déception, car
le lien entre les différents points (assurer une sécurité
maximale, désaturer les infrastructures de transport et
s'assurer d'une concurrence loyale dans le transport
routier) est assez minime.

L'intervenant est surtout frappé par ce qui ne se
trouve pas dans la note de politique générale.

Il revient sur les déclarations de Mme Dutordoir, CEO
de la SNCB, au sein de cette commission: les autorités
sont responsables de la mobilité. Elle a également
déclaré que l'intermodalité exige un cadre réglemen-
taire fort. Une meilleure affectation des moyens dont
disposent les différents pouvoirs publics est également
souhaitable. Chaque entreprise doit pouvoir vendre des
produits d'une autre avec une validation commune et
les plans de transport doivent être intermodaux.

L'intervenant s'attendait à ce que le ministre s'attelle
à développer l'intermodalité et à ce qu'il joue un rôle
de coordination. Qu'est devenue la Plateforme d'inter-
modalité, qui était évoquée dans la note de politique
générale précédente (DOC 54 2111/019), ou encore
la Cellule d'Investissement? Que reste-t-il de la vision
interfédérale en matière de mobilité? Qui pense encore
au long terme? Pas la CEO de la SNCB, qui se concentre
sur le redressement de l'entreprise. La vision à long
terme n'est-elle pas une tâche incombant à l'État, qui
est également actionnaire?

Hoe staat de minister ten opzichte van de plannen van mevrouw Dutordoir? Heeft hij deelgenomen aan de uittekening ervan? Is het niet normaal om de Staat, als aandeelhouder, daarbij te betrekken? De minister zegt dat hij zich niet teveel wil bemoeien, maar kan hij zich als toezichthoudende overheid helemaal afzijdig houden? Als hij zich niet met visie en intermodaliteit bezighoudt, wie dan wel?

In het vervoersplan van de NMBS valt te lezen dat 29 stations en stopplaatsen in Wallonië niet over een verbinding per uur en per rijrichting beschikken. Dat of een dergelijk station sluiten komt op hetzelfde neer. En toch beweert de minister dat voor 2020 geen enkel station of stopplaats zal verdwijnen.

Ook wordt de reistijd tussen de grote steden en de Waalse as en Brussel niet verminderd. De Waalse Thalys wordt evenmin opnieuw ingevoerd. Toch werden ter compensatie sommige grensoverschrijdende trajecten verkend. Hoe staat het nu hiermee?

In het verleden waren de vervoersplannen geenszins op elkaar afgestemd. Thans kan de NMBS met gewestelijke vervoersmaatschappijen en andere *stakeholders* overleg plegen. Kan de samenwerking niet dieper worden uitgewerkt? Is het niet nuttig om ook de methode en de overlegprocedure herzien om betere resultaten te verkrijgen?

De minister zegt dat hij wil inspelen op vraag en aanbod en lijkt deze factoren afzonderlijk in beschouwing te nemen. Het verdient aanbeveling om ze aan elkaar te koppelen en een verband te leggen met andere gegevens (verplaatsingspatronen van reizigers aan de hand van gsm-signalen, internet, marktonderzoek,...). Gaat de minister hiermee rekening houden?

De beheersovereenkomst is nog niet helemaal klaar. De NMBS is het eens met geregleerde tarieven inzake abonnementen voor woon-werkverkeer en verplaatsingen van thuis naar school, maar wenst meer vrijheid om het aantal vrije plaatsen te regelen, vooral tijdens daluren. Zij die geen andere keuze hebben dan de trein dienen van prijsverhogingen te worden gespaard. Hoe staat de minister tegenover deze kwesties?

De NMBS stelt stiptheidsindicatoren voor, die deels afhangen van de frequentie: de vertraging van een IC-trein op een grote lijn zou meer doorwegen dan de vertraging op een kleine lijn. Hierdoor zou de dienstverlening op de kleine lijnen kunnen verminderen en komen de vlotte overstapmogelijkheden in het gedrang. Is de minister het hiermee eens? De stiptheidsindicatoren

Que pense le ministre des projets de Mme Dutordoir? A-t-il participé à leur élaboration? N'est-il pas normal que l'État y soit associé, en sa qualité d'actionnaire? Le ministre affirme qu'il ne souhaite pas trop faire preuve d'ingérence, mais peut-il se tenir tout à fait à l'écart en tant qu'autorité de contrôle? Si lui ne s'occupe pas de développer une vision ainsi que l'intermodalité, qui le fera?

Dans le plan de transport de la SNCB, on peut lire que 29 gares et points d'arrêt de Wallonie ne disposent pas d'une liaison par heure et par sens de trafic. Cela revient au même que de fermer ces gares. Et pourtant, le ministre prétend qu'aucune gare ni aucun point d'arrêt ne sera supprimé d'ici 2020.

De même, le temps de parcours entre les grandes villes et l'axe wallon et Bruxelles n'est pas réduit. Le Thalys wallon n'est pas non plus réintroduit. Pourtant, certains trajets transfrontaliers ont été explorés en guise de compensation. Où en est-on à cet égard?

Par le passé, les plans de transport n'étaient pas harmonisés. À l'heure actuelle, la SNCB peut se concerter avec les sociétés de transport régionales et d'autres parties prenantes. La collaboration ne peut-elle être approfondie? N'est-il pas utile de revoir également la méthode et la procédure de concertation pour obtenir de meilleurs résultats?

Le ministre dit vouloir agir sur l'offre et la demande et semble considérer ces facteurs séparément. Il se recommande de les combiner et d'établir un lien avec d'autres données (profils de déplacement des voyageurs à l'aide des signaux gsm, internet, étude de marché, ...). Le ministre tiendra-t-il compte de ces aspects?

Le contrat de gestion n'est pas encore finalisé. Si elle marque son accord sur les tarifs réglementés pour les abonnements pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et entre le domicile et l'école, la SNCB souhaite disposer d'une plus grande liberté pour décider du nombre de places libres, en particulier pendant les heures creuses. Les personnes qui n'ont pas d'autre choix que de prendre le train doivent être épargnées par les hausses de prix. Quel est le point de vue du ministre au sujet de ces questions?

La SNCB propose des indicateurs de ponctualité dépendant en partie de la fréquence: le retard d'un train IC sur une grande ligne pèserait plus qu'un retard sur une petite ligne. Le service sur les petites lignes pourrait dès lors être réduit et les possibilités de correspondance seraient ainsi menacées. Le ministre partage-t-il ce point de vue? Les indicateurs de ponctualité ainsi que

en ook andere gegevens zullen een invloed hebben op de toekomst, vandaar het belang. Komen absenteïsme en arbeidsongevallen in aanmerking om te meten hoe goed de NMBS het doet?

Infrabel en de NMBS werken niet optimaal samen, de minister zegt het zelf. Reizigers ervaren vaak vertragingen, die meestal te wijten zijn aan werken die door Infrabel worden verricht. Wat zijn de plannen van de minister om deze samenwerking vlotter te laten verlopen? Wat is zijn standpunt inzake massificatie van de werken die Infrabel voorstaat? Hoe denkt hij over nachtarbeid?

De NMBS is alleen verantwoordelijk ten aanzien van de klant (B2C), terwijl Infrabel in relatie staat met de spoorwegexploitant (B2B). Is het niet wenselijk om deze structuur te wijzigen, zodat Infrabel ook tegenover de reizigers verantwoordelijk wordt (B2C)?

De investeringen komen maar deels tegemoet aan de verwachtingen van het Waals Gewest. Welke projecten worden gefinancierd en hoe zit het met de noord-zuidverbinding? Hoe zit het met de verdelingssleutel 60-40 en mogelijke trekkingsrechten?

Klopt het dat de NMBS infrastructuurvergoedingen zal betalen per keer dat halte wordt gehouden in een station? Zo ja, zou dat ertoe kunnen leiden dat het aantal haltes wordt verminderd. Hoe vat de minister zijn rol als scheidsrechter op? Het is immers niet mogelijk om enerzijds zoveel mogelijk haltes na te streven, en anderzijds hiervoor nadeel te ondervinden, zoals de CEO van de NMBS aangeeft. Ook wordt het reizigersvervoer stiefmoederlijk behandeld tegenover het goederenvervoer en internationaal treinverkeer. Zal de minister deze wanverhouding opheffen?

De minister beoogt aangepaste telecommunicatiemogelijkheden om aanzienlijke hoeveelheden informatie te verwerken bij het verkeer (ITS). Komen rurale zones in aanmerking op gelijke voet met andere zones? Hoe worden privé en overheid bij het ITS betrokken?

Wat het vastgoedbeleid van de NMBS betreft, heeft de minister naast verkoop ook andere formules in beschouwing genomen, zoals erfpacht? Zal overleg worden gepleegd met de gemeenten, wanneer de NMBS gebouwen of gronden wil verkopen?

Hoe ver staat het met Liège Carex en het vrachtvervoer op de luchthaven van Liège Airport, of het sorteercentrum "Tri Logiport"?

d'autres données auront une influence sur l'avenir, ce qui explique leur importance. L'absentéisme et les accidents du travail sont-ils pris en compte pour mesurer les performances de la SNCB?

La collaboration entre Infrabel et la SNCB n'est pas optimale, ainsi que le ministre le reconnaît lui-même. Les voyageurs subissent souvent des retards principalement dus aux travaux réalisés par Infrabel. Comment le ministre projette-t-il d'améliorer cette collaboration? Que pense-t-il de la massification des travaux défendue par Infrabel, Que pense-t-il du travail de nuit?

La SNCB est uniquement responsable vis-à-vis du client (B2C), alors qu'Infrabel est en relation avec l'exploitant ferroviaire (B2B). N'est-il pas souhaitable de modifier cette structure afin qu'Infrabel soit également responsable vis-à-vis des clients (B2C)?

Les investissements ne répondent que partiellement aux attentes de la Région wallonne. Quels sont les projets financés et qu'en est-il de la jonction Nord-Midi? Quid de la clé de répartition 60-40 et d'éventuels droits de tirage?

Est-il exact que la SNCB payera des redevances d'infrastructure par nombre de fois où un train s'arrête dans une gare? Dans l'affirmative, cette mesure pourrait inciter à réduire le nombre d'arrêts. Comment le ministre conçoit-il son rôle d'arbitre? Il n'est en effet pas possible, d'une part, d'ambitionner un nombre maximal d'arrêts et, d'autre part, d'être sanctionné en le faisant, comme l'indique la CEO de la SNCB. Le transport des voyageurs fait, lui aussi, figure de parent pauvre par rapport au transport de marchandises et au trafic ferroviaire international. Le ministre mettra-t-il un terme à ce déséquilibre?

Le ministre entend utiliser des moyens de télécommunication adaptés pour traiter des quantités considérables d'informations relatives au trafic (ITS). Les zones rurales sont-elles prises en compte sur un pied d'égalité avec les autres zones? Comment le privé et le public sont-ils associés à l'ITS?

En ce qui concerne la politique immobilière de la SNCB, le ministre a-t-il envisagé d'autres formules que la vente, comme le bail emphytéotique, par exemple? Une concertation sera-t-elle organisée avec les communes lorsque la SNCB souhaite vendre des bâtiments ou des terrains?

Où en est Liège Carex et le transport de fret à l'aéroport de Liège, ou la plate-forme multimodale Liège Trilogiport?

Inzake mobiliteit verneemt de spreker graag welke gesprekken de minister voert met de sociale partners. Welke gegevens leveren de mobiliteitsonderzoeken op? Zijn er beslissingen om de mobiliteit van de Belgen te verbeteren? Wordt er gebruik gemaakt van gsm-signalen om verplaatsingen van reizigers te meten?

Welk bedrag is er nodig voor *Smart Mobility*?

Wat zijn de gevolgen van de erkenning van Belgocontrol als nationale kritieke infrastructuur?

Kan de minister de stand van zaken meedelen met betrekking tot het GEN-plan?

Tot besluit stelt het lid dat de beleidsnota meer voldongen acties opsomt dan toekomstige plannen aankondigt.

B. Antwoorden van de minister

1. Algemeen

Lange-termijnvisie

De verregaande regionalisering van bevoegheden inzake mobiliteit hebben de zaken er niet eenvoudiger op gemaakt. Het is zeer moeilijk om met zoveel verschillende partijen tot een gemeenschappelijk standpunt te komen. Door het gebrek hieraan stapelen de mobiliteitsproblemen zich vooral in de grote stedelijke agglomeraties op. Een internationale consultant moet aanbevelingen formuleren voor 2030. Het eerste rapport werd in juli 2017 overgezonden aan de Gewesten die hun eigen prioriteiten naar voren moeten schuiven. Vervolgens gaat de consultant alle stakeholders – het Verbond van Belgische Ondernemingen, de Nationale Arbeidsraad, de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, enzovoort – raadplegen die in 2018 tot een gemeenschappelijke visie voor 2030 moet leiden en in beleid moet worden omgezet.

Continuïteit beleidsnota's

Het is onuitgegeven dat op hetzelfde moment een nieuw beheerscontract, een meerjareninvesteringsplan en een ondernemingsplan opgesteld moeten worden zonder de benoeming van de verantwoordelijken te vergeten die hiervan werk zullen moeten maken. De beleidsnota's weerspiegelen deze werkelijkheid. Er is wel degelijk continuïteit van het beleid maar dit laatste wordt ook door een ommezwaai gekenmerkt.

En ce qui concerne la mobilité, l'intervenant s'enquiert auprès du ministre des dialogues qu'il mène avec les partenaires sociaux. Quelles données les enquêtes de mobilité fournissent-elles? Des décisions ont-elles été prises pour améliorer la mobilité des Belges? Utilise-t-on les signaux GSM pour mesurer les déplacements des voyageurs?

Quel est le budget nécessaire pour *Smart Mobility*?

Quelles sont les conséquences de la reconnaissance de Belgocontrol en tant qu'infrastructure critique nationale?

Le ministre peut-il faire le point sur le projet RER?

Pour conclure, le membre affirme que la note de politique générale énumère plus d'actions accomplies qu'elle n'annonce de projets pour l'avenir.

B. Réponses du ministre

1. Généralités

Vision à long terme

La régionalisation poussée de compétences liées à la mobilité n'a pas facilité les choses. Il est très difficile de réunir autant de parties différentes autour d'un point de vue commun. En raison de ce manque de consensus, les problèmes de mobilité s'accumulent, surtout dans les grandes agglomérations urbaines. Un consultant international doit formuler des recommandations à l'horizon 2030. Le premier rapport a été transmis en juillet 2017 aux Régions, qui devaient faire part de leurs priorités. Le consultant s'entretiendra ensuite avec toutes les parties prenantes – la Fédération des entreprises de Belgique, le Conseil national du travail, le Conseil central de l'Économie, etc. – en vue de parvenir, en 2018, à une vision commune pour 2030 et de traduire celle-ci en mesures politiques.

Continuité des notes de politique générale

La rédaction simultanée d'un nouveau contrat de gestion, d'un plan d'investissement pluriannuel et d'un plan d'entreprise est un fait inédit, sans oublier la nomination des responsables qui devront les mettre en œuvre. Les notes de politique générale reflètent cette réalité. Il y a bien une continuité dans la politique mais, dans le même temps, cette dernière se caractérise par un revirement.

Rol federale overheid

De minister staat steeds open voor initiatieven van de Gewesten, waar hij niet de voogdij over uitoefent, vermits de Gewesten onderling kunnen overleggen zonder inmenging van het federaal niveau. De minister beheert 8 % van de mobiliteit in België, de Gewesten de overige 92 %. Wanneer het Waals Gewest bijvoorbeeld carpooling op de pechstrook mogelijk wou maken, was de minister bereid een wijziging van de Wegcode te overwegen om dit mogelijk te maken.

Intelligent Transport Systems (ITS)

Een federaal stuurcomité waarin ook de Gewesten zetelen verzorgt alleen het secretariaat van een initiatief dat door de privésector moet worden ontwikkeld.

Smart-Mobilityfonds

Het doel is die producten – voor het verzamelen, rangschikken en het verspreiden van data – van die start-ups te selecteren die van belang kunnen zijn voor de overheid. De minister heeft samen met de minister bevoegd voor de Digitale Agenda 4,3 miljoen euro vrijgemaakt die als provisie in de begroting van 2018 is ingeschreven. Een openbare aanbesteding zal de consultant selecteren die op zijn beurt de selectie zal maken van voornoemde producten.

Mobiliteitsbudget

De minister van Financiën is in deze bevoegd. De FOD Mobiliteit en Vervoer geeft enkel technische input in de werkgroep ter zake.

Voorzitter FOD Mobiliteit en Vervoer

Op 28 augustus 2017 gaf het departement Begroting het groen licht voor de vervanging van de heer Laurent Ledoux, die op 14 april 2016 zijn ontslag indiende. Op 12 september 2017 ging de inspectie van financiën akkoord alsook de minister die het profiel van de te benoemen kandidaat opstelde. Het dossier werd op 5 oktober 2017 overgezonden aan de minister van het Openbaar Ambt, die het op zijn beurt op 16 oktober 2017 aan Selor bezorgde teneinde de selectieprocedure op te starten.

Data mobiliteit

Over de verplaatsingsgewoontes van de diverse bevolkingsgroepen zijn in de schoot van de FOD Mobiliteit en Vervoer massa gegevens voorhanden. De vragenlijst

Rôle de l'autorité fédérale

Le ministre est toujours ouvert aux initiatives des Régions, sur lesquelles il n'exerce pas de tutelle, étant donné que les Régions peuvent se concerter sans im-mixtion du niveau fédéral. Le ministre gère 8 % de la mobilité en Belgique, les Régions les 92 % restants. Lorsque, par exemple, la Région wallonne souhaitait autoriser le covoiturage sur la bande d'arrêt d'urgence, le ministre était disposé à envisager une modification du Code de la route pour le permettre.

Intelligent Transport Systems (ITS)

Seul le secrétariat d'une initiative qui doit être développée par le secteur privé est pris en charge par un comité de pilotage fédéral, au sein duquel siègent également les Régions.

Fonds "Smart Mobility"

L'objectif est de sélectionner les produits – de collecte, de classement et de diffusion des données – des start-ups susceptibles d'intéresser les autorités. Le ministre a dégagé, en collaboration avec le ministre compétent pour l'Agenda numérique, 4,3 millions d'euros, qui ont été inscrits à titre de provision dans le budget de 2018. Une adjudication publique sera lancée pour sélectionner le consultant qui, à son tour, procédera à la sélection des produits précités.

Budget de mobilité

C'est le ministre des Finances qui est compétent à cet égard. Le SPF Mobilité et Transports ne fournit que l'apport technique au groupe de travail en question.

Présidence du SPF Mobilité et Transports

Le 28 août 2017, le département du Budget a donné son feu vert au remplacement de M. Laurent Ledoux, qui avait présenté sa démission le 14 avril 2016. Le 12 septembre 2017, l'Inspection des Finances a validé cette décision, de même que le ministre, qui a rédigé le profil du candidat à nommer. Le 5 octobre 2017, le dossier a été transmis au ministre de la Fonction publique, qui l'a, à son tour, envoyé au Selor afin de lancer la procédure de recrutement.

Données en matière de mobilité

Le SPF Mobilité et Transports dispose d'une masse de données concernant les habitudes de déplacement des divers groupes de la population. Le questionnaire a

werd door het kabinet van de minister gereviseerd. De gegevens zijn overigens openbaar.

2. *Wegverkeer*

Verkeerswet van 1968

Veel artikelen werden herzien in overleg met de Gewesten, de politie en de justitie. Het ontwerp werd voorgelegd aan de Raad van State, waarvan het advies half november wordt verwacht. Daarna volgt een tweede lezing in de Ministerraad en een bespreking in het Parlement begin 2018.

Wegcode

Op 20 oktober 2017 werd de herziene versie voorgelegd aan de werkgroep, waarin de Gewesten, de politie, de justitie, kortom al die partijen die later advies moeten verstrekken, vertegenwoordigd zijn. Op 24 november en 11 december eerstkomend zijn nog twee werkvergaderingen gepland. De adviezen van de Gewesten worden eind 2017 verwacht, vervolgens is de Raad van State aan de beurt. Indien het advies negatief is, wordt een verzoeningsvergadering gepland. De deadline is half 2018 met de inwerkingtreding op 1 januari 2019. Een aantal artikelen aangaande de signalisatie zullen pas in 2020 van kracht worden. Voor sommige andere wijzigingen zal de overgangperiode tien jaar bedragen.

Federale Commissie voor Verkeersveiligheid (FCVV)

Het koninklijk besluit van 26 oktober 2017 zal op 1 december 2017 van kracht worden. De samenstelling zal bij ministerieel besluit ten slotte worden gewijzigd.

Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV)

Door toenemende automatisering is er geen personeelsgebrek meer, temeer daar voor 5 % van de voertuigen alles online zal worden afgehandeld. Er was alleen maar een gebrek aan coördinatie tijdens de zomer van de verloven. In 2018 worden drie extra personeelsleden ingezet.

Kentekenplaten

Er zijn, voor wat betreft de identificering van een foute bestuurder, drie soorten: de individuen die eigenaar en bestuurder zijn van hun voertuig, de leasingmaatschappijen die – voor circa 200 000 personen – een voertuig ter beschikking stellen van één gekend individu, die in de databank Renta zijn opgenomen en in geval van overtreding gemakkelijk door de politiediensten geïdentificeerd kunnen worden, en tot slot de bestuurders – circa 100 000 – die niet gemakkelijk te identificeren zijn omdat

été révisé par le cabinet du ministre. Les données sont d'ailleurs publiques.

2. *Circulation routière*

Loi de 1968 sur la circulation routière

Beaucoup d'articles ont été révisés en concertation avec les Régions, la police et la Justice. Le projet a été soumis au Conseil d'État, dont l'avis est attendu pour la mi-novembre. Il fera ensuite l'objet d'une deuxième lecture en Conseil des ministres et sera examiné au Parlement début 2018.

Code de la route

Le 20 octobre 2017, la version révisée a été soumise au groupe de travail, au sein duquel sont représentées les Régions, la police, la justice, en bref toutes les parties qui devront ensuite fournir un avis. Le 24 novembre et le 11 décembre prochains, deux réunions de travail sont encore prévues. Les avis des Régions sont attendus pour fin 2017, puis viendra le tour du Conseil d'État. En cas d'avis négatif, une réunion de conciliation sera organisée. L'échéance est fixée à la mi-2018, avec entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019. Une série d'articles relatifs à la signalisation ne produiront leurs effets qu'en 2020. Pour d'autres modifications, la période de transition sera de dix ans.

Commission fédérale pour la Sécurité routière (CFSR)

L'arrêté royal du 26 octobre 2017 entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2017. Enfin, la composition sera modifiée par arrêté ministériel.

Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV)

L'automatisation croissante a permis de remédier à la pénurie de personnel, d'autant que, pour 5 % des véhicules, l'ensemble de la procédure se réglera en ligne. Un manque de coordination s'est seulement fait sentir durant les vacances d'été. En 2018, la DIV fera appel à trois membres du personnel supplémentaires.

Plaques d'immatriculation

En ce qui concerne l'identification d'un conducteur en infraction, on distingue trois catégories: les individus qui sont propriétaires et conducteurs de leur véhicule, les sociétés de leasing qui, pour environ 200 000 personnes, mettent un véhicule à la disposition d'un seul individu connu, qui sont reprises dans la banque de données Renta et sont facilement identifiables par les services de police en cas d'infraction, et enfin les conducteurs – environ 100 000 – qui sont difficiles à

de eigenaar en de bestuurder verschillen. Omdat identificering belangrijk is, legt dit de verantwoordelijkheid bij de eigenaar die het best geplaatst is om de bestuurder te identificeren.

Rijbewijs-met-punten

Vias en de FOD Mobiliteit en Vervoer zullen de resultaten van hun studie begin 2018 bekendmaken.

Voorlopig rijbewijs

Alle Gewesten dokteren een oplossing uit voor de al dan niet verplichte opleiding van vrije begeleiders. Op 16 oktober 2017 zouden de Gewesten hieromtrent overleg plegen. Bedoeling is de erkenning te verzekeren in de andere Gewesten van een in één Gewest gevolgde opleiding. De drie Gewesten hebben verschillende opties maar dienen tot een gemeenschappelijke oplossing te komen.

Groen-licht-overal

De FOD Mobiliteit en Vervoer vindt de toepassing van dit principe niet evident, mede omwille van de noodzakelijke signalisatie. Er worden binnen een aantal maanden adviezen verwacht. Dit aspect wordt niet apart behandeld, maar maakt deel uit van de herziening van de Wegcode. De minister is voorstander van het Nederlands model, waar de regeling alleen geldt voor tweewielers, niet voor voetgangers.

Sensibilisering pv's

Vias en de FOD Mobiliteit en Vervoer werken gepersonaliseerde terechtwijzigingen uit die zullen verschillen naargelang van de zwaarte van de overtreding maar ook informatie zullen bevatten over de eventuele wettelijke verzwarende van de sancties en wijzigingen van de wegcode.

Onmiddellijke inning

Het uitwerken van een alternatief is toevertrouwd aan het departement Justitie. De 300 miljoen euro waarvan sprake – en waarvan 10 % werd betaald – is over een periode van tien jaar te beschouwen.

Instituut voor accidentologie

Een wetsontwerp werd door de FOD Mobiliteit en Vervoer besproken met de departementen Binnenlandse Zaken en Justitie, alsook met het College van procureurs-generaal. Dit laatste is gekant tegen de oprichting van een dergelijk instituut omdat het vreest dat de door het parket aangestelde experts en de door dat

identificeren parce que le propriétaire diffère du conducteur. Compte tenu de l'importance de l'identification, la responsabilité est imputée au propriétaire, qui est le mieux placé pour identifier le conducteur.

Permis à points

Vias et le SPF Mobilité et Transports publieront les résultats de leur étude au début de 2018.

Permis de conduire provisoire

Une solution est élaborée au niveau de toutes les Régions en vue d'imposer ou non une formation d'accompagnateur libre. Le 16 octobre 2017, les Régions devaient se concerter à ce propos. L'objectif est de garantir aux intéressés que la formation qu'ils auront suivie dans telle Région sera reconnue dans telle autre. Les trois Régions ont différentes options, mais devront parvenir à une solution commune.

Feu vert partout

Le SPF Mobilité et Transports estime que ce principe n'est pas simple à mettre en œuvre, en raison, notamment, de la signalisation requise. Des avis sont attendus d'ici quelques mois. Cet aspect ne sera pas traité séparément, mais s'inscrit dans le cadre de la révision du Code de la route. Le ministre se dit favorable au modèle néerlandais, où la réglementation ne s'applique qu'aux cyclistes, et pas aux piétons.

PV au service de la sensibilisation

Vias et le SPF Mobilité et Transports élaborent des observations personnalisées, qui varieront en fonction de la gravité de l'infraction, mais qui contiendront également des informations sur l'éventuelle aggravation des sanctions au regard de la loi et sur des modifications apportées au Code de la route.

Perception immédiate

Il est demandé au département de la Justice d'élaborer une alternative. Les 300 millions d'euros dont il est question – et dont 10 % ont été versés – doivent être considérés sur une période de dix ans.

Institut d'accidentologie

Le SPF Mobilité et Transports a élaboré un projet de loi avec les départements de l'Intérieur et de la Justice, ainsi que le Collège des procureurs généraux. Ce dernier est opposé à la création de semblable institut, car il craint que les experts désignés par le parquet et les experts désignés par ledit institut se contredisent en cas

instituut aangestelde experts elkaar bij zware ongevallen zouden tegenspreken. De minister is voorstander van het Duits model, waarbij een dergelijk instituut in alle onafhankelijkheid optreedt.

Zelfrijdende voertuigen

Het duurt nog drie à vier jaar eer hiermee kan worden gestart. Het technisch en reglementair kader is volledig verschillend: er is geen rijbewijs nodig, de connectie via 5G of de Galileo-satelliet moet permanent zijn, enzovoort. Een project zal aan de Gewesten tijdens het eerste kwartaal van 2018 worden meegedeeld.

Speedpedelecs

Alle bromfietsen moeten voor december 2017 worden geregistreerd. Een uitzondering werd gemaakt voor de speedpedelecs, waar een koninklijk besluit over wordt voorbereid die een bijkomende termijn zal toestaan. Ook de Gewesten moeten de tijd krijgen om de technische normen te kunnen controleren.

3. Wegvervoer

Bestelwagens

De minister heeft er samen met in totaal acht landen – die de handen in elkaar hebben geslagen in een Wegvervoer Alliantie en waaronder zich Italië, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Oostenrijk, Denemarken en Noorwegen bevinden – voor gepleit de verplichtingen inzake tachografen, rij- en rusttijden en opleiding uit te breiden naar bestelwagens, die in het licht van de e-Commerce een groeiende rol spelen. Uiteraard moet dit finaal op Europees vlak worden geregeld.

Sociale dumping

Voorname acht lidstaten van Europese Economische Ruimte zullen ook naar een gemeenschappelijk standpunt streven inzake het Vierde Wegvervoerspakkett dat de Europese Commissie wil lanceren.

4. Spoorvervoer

2023

In 2023 moet de NMBS omgevormd zijn tot een modern, performant bedrijf. Geen enkel bedrijf voor binnenlands reizigersvervoer ter wereld – met uitzondering van hier of daar een toeristische lijn – is 100 % in handen van privékapitaal.

d'accident grave. Le ministre est favorable au modèle allemand, où ce type d'institut agit en toute indépendance.

Véhicules autonomes

Ce projet ne pourra pas démarrer avant trois ou quatre ans. Le cadre technique et réglementaire change totalement: le permis de conduire n'est pas nécessaire, la connexion via la 5G ou le satellite Galileo doit être permanente, etc. Un projet sera communiqué aux Régions au cours du premier trimestre de 2018.

Speedpedelecs

Tous les cyclomoteurs devront être enregistrés d'ici décembre 2017. Une exception a été prévue pour les speedpedelecs, pour lesquels un arrêté royal est en préparation et qui autorisera un délai supplémentaire. Il faut également accorder aux Régions le temps nécessaire pour pouvoir contrôler les normes techniques.

3. Transport routier

Camionnettes

Avec huit pays au total – qui se sont unis dans une "Alliance du Routier" et dans les rangs desquels on retrouve l'Italie, la France, l'Allemagne, le Luxembourg, l'Autriche, le Danemark et la Norvège –, le ministre a plaidé pour étendre les obligations imposées en matière de tachygraphes, de temps de conduite et de repos et de formation, aux camionnettes qui, à la lumière de l'e-Commerce, sont appelées à jouer un rôle croissant. Il est évident qu'il incombera à l'Europe d'en fixer les modalités réglementaires *in fine*.

Dumping social

Les huit États membres précités de l'Espace économique européen s'efforceront également d'arrêter une position commune en ce qui concerne le quatrième paquet routier européen que la Commission européenne entend lancer.

4. Transport ferroviaire

2023

D'ici à 2023, la SNCB devra s'être transformée en une entreprise moderne et performante. Aucune entreprise dédiée au transport intérieur de voyageurs à travers le monde – si ce n'est une ligne touristique, ça et là – n'est totalement aux mains de capitaux privés.

CEO

Het is de taak van de huidige ceo de NMBS tot een dergelijk modern, performant om te vormen. De minister en zijn kabinet hebben het profiel opgesteld waarin vier prioriteiten werden opgenomen: veiligheid, stiptheid, communicatie en financieel beheer.

Overleg met Gewesten

De minister heeft zeer vaak, althans vaker dan enige voorganger, de Conferentie van Ministers van Mobiliteit (CMM) samengeroepen. In de raden van bestuur van de spoorbedrijven en de investeringscel zetelen voortaan vertegenwoordigers van de Gewesten. Toch loopt het overleg met de Gewesten omwille van het uitblijven van beslissingen vaak spaak.

Intermodaliteit

Het rapport van het Rekenhof over het GEN heeft aangetoond dat de spoorbedrijven in het verleden ten onrechte 275 miljoen euro hebben geïnvesteerd ten behoeve van de regionale vervoersmaatschappijen. De investeringen in megastations hebben de middelen die gebruikt hadden kunnen worden voor het netwerk, meer bepaald in Wallonië, schaarser gemaakt. Ook is het wraakroepend 5,1 % meer treinen in te zetten – zoals het geval zal zijn vanaf de maand december (het gaat hier om 72 extra treinen) – en tegelijk niet over gewestelijke lijnen (meestal bussen) te beschikken die de passagiers ter bestemming brengen. Op een groot aantal rurale lijnen zal de frequentie worden opgetrokken naar één trein per uur.

Beheerscontracten

Sedert 2010 hadden reeds nieuwe beheerscontracten van kracht moeten zijn. De minister heeft dit dossier dus geërfd. De beheerscontracten van Infrabel en de NMBS moeten op elkaar worden afgestemd. Uitaard zijn de kpi's (performantie-indicatoren) niet dezelfde voor beide bedrijven.

Besparingen

De huidige regering heeft de NMBS Groep een besparing opgelegd van 1,2 miljard euro, maar tegelijk beslist 1 miljard te lenen en productiviteitswinsten te boeken. Deze laatste worden niet alleen gerealiseerd door het personeel, maar eveneens door middel van de technologie. In de nieuwe werkplaats van Aarlen bijvoorbeeld werd de productiviteit aldus verdubbeld dankzij nagelnieuwe gereedschappen.

CEO

La mission dévolue à l'actuelle CEO est de faire de la SNCB une entreprise moderne et performante. Le ministre et son cabinet ont établi le profil (de la société) autour de quatre priorités: la sécurité, la ponctualité, la communication et la gestion financière.

Concertation avec les Régions

Le ministre a convoqué la Conférence des ministres de la Mobilité (CMM) très souvent, du moins plus souvent que n'importe lequel de ses prédécesseurs. Désormais, des représentants des Régions siègent dans les conseils d'administration des entreprises ferroviaires et au sein de la cellule d'investissement. Les décisions tardant à arriver, la concertation avec les Régions se solde toutefois souvent par un échec.

Intermodalité

Le rapport de la Cour des comptes sur le RER a montré que, par le passé, les entreprises ferroviaires ont investi à tort 275 millions d'euros au profit de sociétés de transport régionales. Les investissements consentis dans des méga-gares ont réduit les moyens disponibles, qui auraient pu être injectés dans le réseau, particulièrement en Wallonie. Il est également scandaleux d'accroître le nombre de trains de 5,1 % – comme ce sera le cas à partir du mois de décembre (il s'agit, en l'espèce, de 72 trains supplémentaires) – et de ne pas disposer, dans le même temps, de lignes régionales (généralement des bus) à même d'amener les passagers à destination. Sur de nombreuses lignes rurales, la fréquentation sera relevée à hauteur d'un train par heure.

Contrats de gestion

Depuis 2010, des nouveaux contrats de gestion auraient dû entrer en vigueur. Le ministre a donc hérité de ce dossier. Les contrats de gestion d'Infrabel et de la SNCB doivent être harmonisés. Bien évidemment, les KPI (indicateurs de performance) diffèrent entre les deux entreprises.

Économies

Le gouvernement actuel a imposé au Groupe SNCB une économie de l'ordre de 1,2 milliard d'euros, mais décide dans le même temps d'accorder un prêt d'un milliard et de réaliser des gains de productivité. Ces gains ne seront pas seulement réalisés par le personnel, mais également en recourant à la technologie. Dans le nouvel atelier d'Arlon, par exemple, la productivité a pu être doublée grâce à des outils tout neufs.

Extra middelen

De ceo van de NMBS vraagt geen extra middelen, maar wel extra productiviteit en extra samenwerking.

Vastgoed

Alle formules – van huur tot verkoop over erfpacht – worden gehanteerd.

Netwerk

Het is de bedoeling het netwerk niet alleen te onderhouden maar ook uit te breiden. Infrabel krijgt hiervoor 7,6 miljard euro over een periode van vijf jaar. De lening van 1 miljard euro – het waardevol of deugdzaam miljard genoemd – dient in de eerste plaats om het netwerk uit te breiden. Daar komt nog eens het bedrag van de niet-gebruikte 485 miljoen euro uit het GEN-fonds en prefinanciering van het Waals Gewest bovenop. Er werd rekening gehouden met de prioriteiten van de Gewesten. Voor het Waals Gewest is de voltooiing van het GEN prioritair. Een en ander zal dan ook in een samenwerkingsakkoord worden vastgelegd, dat door ieder Parlement geratificeerd zal dienen te worden. Op 31 maart 2017 besliste de regering eveneens dat de 60/40-verdeelsleutel over meerdere jaren zou worden toegepast maar om de twee jaar zou worden geëvalueerd. Bovenop de investeringen in het GEN zal 67 miljoen euro worden geïnvesteerd in het Waals Gewest, 19 miljoen euro in het Brussels Gewest en 371 miljoen euro in het Vlaams Gewest. Momenteel wordt hierover druk overlegd.

Vervoersplan

Er werden door de lokale autoriteiten 129 projecten ingediend, waarvan 28 onmiddellijk werden afgevoerd en de overige beoordeeld aan de hand van zes criteria, zodat er nog 101 projecten overbleven. Daarvan zullen 69 projecten gerealiseerd worden, zowel in stedelijke gebieden als in rurale. Daar komt het ANGELIC-project (Antwerpen GEnt Liège Charleroi) nog eens bovenop.

Infrabel/NMBS

De splitsing in een infrastructuurbeheerder en een vervoersbedrijf werd opgelegd door een Europese richtlijn. De twee raden van bestuur moeten totaal gescheiden zijn. Alleen de minister en de FOD Mobiliteit en Vervoer hebben zicht op de werking van beide spoorbedrijven en moeten in deze vaak optreden als scheidsrechter. Toch verloopt de coördinatie thans vlotter dan voorheen. Infrabel heeft 18 klanten, niet alleen de

Moyens supplémentaires

Le CEO de la SNCB ne demande pas de moyens supplémentaires, mais demande en revanche davantage de productivité et de collaboration.

Biens immobiliers

Toutes les formules – de la location à la vente en passant par l'emphytéose – seront utilisées.

Réseau

L'idée est non seulement d'entretenir le réseau mais aussi de l'étendre. Infrabel se verra confier à cet effet 7,6 milliards d'euros sur une période de cinq ans. L'emprunt d'un milliard d'euros – le "milliard vertueux" – servira avant tout à l'extension du réseau. À cela s'ajoutent encore les 485 millions d'euros non utilisés du fonds RER et le préfinancement de la Région wallonne. Il a été tenu compte des priorités des Régions. Pour la Région wallonne, il s'agit de terminer la construction du RER. Tous ces engagements seront fixés dans un accord de coopération qui devra être ratifié par chaque parlement. Le 31 mars 2017, le gouvernement a par ailleurs décidé que la clé de répartition 60/40 sera appliquée sur plusieurs années mais qu'elle fera l'objet d'une évaluation tous les deux ans. En plus des investissements dans le RER, 67 millions d'euros seront investis en Région wallonne, 19 millions d'euros en Région de Bruxelles-Capitale et 371 millions d'euros en Région flamande. D'intenses négociations sont actuellement en cours à ce sujet.

Plan de transport

Les pouvoirs locaux ont déposé 129 projets, dont 28 ont été immédiatement rejetés, tandis que le reste a été évalué sur la base de six critères. Sur les 101 projets retenus, 69 seront réalisés, tant dans des zones urbaines que dans des zones rurales. Il faut également y ajouter le projet ANGELIC (Antwerpen GEnt Liège Charleroi).

Infrabel/SNCB

La scission de la SNCB en un gestionnaire de l'infrastructure et une société de transport a été imposée par une directive européenne. Les deux conseils d'administration doivent être complètement distincts. Seuls le ministre et le SPF Mobilité et Transports ont un droit de regard sur le fonctionnement des deux entreprises ferroviaires et doivent souvent intervenir en tant qu'arbitre. Ceci dit, la coordination est plus fluide

NMBS. Toch is samenwerking voor de reizigers absoluut noodzakelijk inzake stiptheid bijvoorbeeld.

Aantal dochterondernemingen

Dit aantal wordt sowieso gereduceerd, hetzij door opslorping – zoals Ypto dat in Tuc-Rail werd opgenomen – of door verkoop. Des parts de la Société Transurb ont été vendues à un privé. De NMBS onderhandelt momenteel over de verkoop van anderen dochterondernemingen.

Stuurcomité Gewestelijk Expresnet (GEN)

Het Stuurcomité is een technisch orgaan dat rechtstreeks rapporteert aan de minister en via deze laatste aan de Comité exécutif van Ministers van Mobiliteit (CMM).

Differentiëring tarieven

Het aantal reizigers stijgt maar kan en moet nog stijgen. Thans beschikt de NMBS over 360 000 zitplaatsen. Dankzij de M7's zouden er nog eens 140 000 bijkomen. Ook de beschikbaarheid van de treinstellen zou stijgen van 12 % naar 18 %. Door de prijs te moduleren zou deze stijging geoptimaliseerd kunnen worden.

Infrastructuurvergoeding

Thans wordt ook een vergoeding betaald per station en stopplaats waardoor de verleiding groot is stopplaatsen af te schaffen. Er werden geen stopplaatsen afgeschaft, alleen werden de openingsuren aangepast aan de vraag. Integendeel werden vier extra stopplaatsen gecreëerd. De nieuwe formule die samen met de FOD Mobiliteit en Vervoer, Infrabel en de NMBS wordt onderzocht, strekt ertoe de verruiming van het aanbod niet te verhinderen, dit alles conform de Europese regelgeving.

Internationale lijnen

Drie grensoverschrijdende lijnen maken het voorwerp uit van werkzaamheden.: Hamont-Weert, Athus-Mont Saint-Martin en Mons-Valenciennes. Het federale niveau financiert 35 %. De Benelux lijn loopt over de klassieke lijn. Er is een probleem met de hoge-snelheidslijn naar Amsterdam inzake ETCS en de homologatie. Dit probleem zal een aantal maanden aanslepen en is technisch van aard, zowel langs Belgische als langs Nederlandse kant.

qu'auparavant. Infrabel a 18 clients, et donc pas uniquement la SNCB. Quoi qu'il en soit, la coopération entre Infrabel et la SNCB est une nécessité absolue pour les voyageurs, notamment en matière de ponctualité.

Nombre de filiales

Le nombre de filiales sera de toute façon réduit, que ce soit par voie d'absorption – comme Ypto, qui a été absorbée par Tuc-Rail – ou par la vente. Des parts de la société Transurb ont été vendues à un privé. La SNCB négocie en ce moment la vente d'autres filiales.

Comité de pilotage du Réseau express régional (RER)

Le Comité de pilotage est un organe technique qui fait directement rapport au ministre et, via ce dernier, au Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM).

Différenciation des tarifs

Le nombre de voyageurs est en augmentation mais il peut et doit encore augmenter. À l'heure actuelle, la SNCB dispose de 360 000 places assises. Grâce aux M7, il devrait encore s'y ajouter 140 000 places supplémentaires. Le taux de disponibilité des rames devrait également augmenter, en passant de 12 % à 18 %. Une modulation des tarifs devrait permettre d'optimiser cette augmentation.

Redevance d'infrastructure

À l'heure actuelle, une redevance est due par gare et par arrêt, si bien que la tentation est grande de supprimer des arrêts. Aucun arrêt n'a toutefois été supprimé: seules les heures d'ouverture des gares ont été adaptées en fonction de la demande. Quatre arrêts supplémentaires ont même été ajoutés au réseau. La nouvelle formule qui est examinée en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports, Infrabel et la SNCB a pour objectif de ne pas entraver l'élargissement de l'offre, et ce, conformément à la réglementation européenne.

Lignes internationales

Trois lignes transfrontalières font l'objet de travaux: Hamont-Weert, Athus-Mont Saint-Martin et Mons-Valenciennes. Ces travaux sont financés par le fédéral à hauteur de 35 %. Le train Benelux emprunte la ligne classique. La ligne à grande vitesse vers Amsterdam pose problème en ce qui concerne l'ETCS et l'homologation. Ce problème mettra encore plusieurs mois à être résolu et est de nature technique, tant du côté belge que du côté néerlandais.

Waalse Thalys

De Waalse Thalys – één per dag retour – vervoert slechts 135 000 reizigers per jaar. Het grootste deel rijdt deze over klassieke lijnen. Er is een compatibiliteitsprobleem van de hst-Thalys-stellen en de ETCS-installatie in het station van Namen. De bediening door de Thalys – een privébedrijf – op de lijn Parijs-Brussel zou 7,2 miljoen euro kosten. Het treinaanbod in Wallonië zou met 10 % slinken indien dit bedrag aan deze aanpassing werd besteed. Volgens de minister zou de internationale trein op de klassieke lijnen hersteld kunnen worden. Het gaat hier om de lijnen Luik-Namen-Charleroi-Mons-Maubeuge-Aulnoye en de lijn van Brussel naar Straatsburg over Luxemburg. Er is een werkgroep opgericht om samen met Luxemburg de socio-economische en technische aspecten te bekijken. Eenzelfde werkgroep zal ook opgericht worden voor alle verbindingen met Frankrijk. Indien tot de haalbaarheid ervan wordt besloten, zullen ze vanaf 2019 worden ingezet.

Massificering werkzaamheden

Een studie onderzoekt dat de balans van het voordeel voor Infrabel en het eventuele nadeel voor de NMBS leidt tot nettowinst. Het is tevens belangrijk op het terrein na te gaan dat deze nieuwe procedure voor de uitvoering van de werkzaamheden het treinaanbod niet in te belangrijke mate verstoort en geen verhoging van de exploitatiekosten voor de NMBS met zich brengt.

Aanwervingen

Omwillen van de technologische evolutie is het personeelsbestand van de NMBS geslonken met 3 à 4000 eenheden zonder naakte ontslagen, maar er zullen altijd treinbegeleiders, treinbestuurders en seingevers nodig zijn. In de werkplaatsen gaat 40 % binnen drie jaar op pensioen. Aanwerven is dus een hele uitdaging.

Administratieve boetes

De regering debatteert reeds anderhalve maand over deze boetes, die op de GAS-boetes (GAS = Gemeentelijke Administratieve Sanctie) worden afgestemd, al is de problematiek toch geheel anders.

Meerjareninvesteringsplan (MIP)

Voor het tijdens de vorige regeerperiode opgesteld meerjareninvesteringsplan 2013-2025 ontbrak iedere

Thalys wallon

Le Thalys wallon – un aller-retour par jour – ne transporte que 135 000 voyageurs par an. Ce train roule majoritairement sur des lignes classiques. Il y a un problème de compatibilité entre les rames à grande vitesse Thalys et l'installation ETCS à la gare de Namur. Le coût de l'exploitation de ce train par Thalys – une entreprise privée – sur la ligne Paris-Bruxelles serait de 7,2 millions d'euros. Si l'on utilisait ce montant pour faire les modifications nécessaires, cela entraînerait une diminution de 10 % de l'offre ferroviaire en Wallonie. Selon le ministre, il serait possible de refaire circuler le train international sur des lignes classiques. Il s'agit des lignes Liège-Namur-Charleroi-Mons-Maubeuge-Aulnoye et de la ligne qui va de Bruxelles à Strasbourg en passant par Luxembourg. Un groupe de travail a été constitué afin d'examiner, avec le Luxembourg, les aspects socioéconomiques et techniques d'un tel projet. Un groupe de travail du même type sera également créé pour toutes les liaisons ferroviaires avec la France. Si ces groupes de travail concluent à la faisabilité du projet, les lignes concernées seront mises en service à partir de 2019.

Massification des travaux

Une étude doit déterminer si le bilan global des avantages pour Infrabel et des inconvénients éventuels pour la SNCB présente un avantage net. Il est également important de vérifier sur le terrain si cette nouvelle procédure pour l'exécution des travaux ne perturbera pas de manière excessive l'offre ferroviaire et n'entraînera pas une hausse des coûts d'exploitation pour la SNCB.

Recrutements

En raison des évolutions technologiques, les effectifs de la SNCB ont diminué, sans licenciements secs, de 3 000 à 4 000 unités. La SNCB aura cependant toujours besoin d'accompagnateurs, de conducteurs et de signaleurs. Dans les ateliers, 40 % des effectifs partiront à la retraite d'ici trois ans. Le recrutement constitue donc un véritable défi.

Amendes administratives

Le gouvernement se penche déjà depuis un mois et demi sur ces amendes, qui seront calquées sur les amendes SAC (sanctions administratives communales), même si la problématique est totalement différente.

Plan pluriannuel d'investissements (PPI)

Le plan pluriannuel d'investissements 2013-2025 élaboré sous la précédente législature ne disposait d'aucun

financiering. Daarom koos de huidige regering voor een volledig gefinancierd meerjareninvesteringsplan over vier jaar. Zodra Infrabel en de NMBS in juli 2016 kennis hadden genomen van hun dotaties konden ze ieder voor zich een investeringsplan op het niveau van de onderneming opstellen. Bij de NMBS betreft het de aankoop van M7's en het onthaal in de stations.

Stiptheid

De huidige stiptheidscijfers – waarbij moet opgemerkt worden dat 50,5 % van de vertragingen veroorzaakt wordt door derden – zijn het gevolg van beslissingen en investeringen in het verleden. Het huidige beleid kan pas beoordeeld worden binnen 3 à 5 jaar.

Bevolkingsdichtheid

Het getuigt van moed dat bepaalde burgemeesters in hun gemeente die over vijf stopplaatsen beschikte, deze tot één enkele hebben herleid, waardoor de commerciële snelheid kon stijgen.

Fiets/trein

Op vijf jaar tijd werden landelijk 100 000 fietsstallingen extra ingericht.

Klimaat

Op bladzijde 21 wordt duidelijk gemaakt dat treinvervoer milieuvriendelijker is en ook de zogeheten “modal shift” gunstig is in het raam van de bestrijding van de opwarming van de aarde.

Zelzate-Gent

Het overleg met het Vlaams Gewest loopt in het raam van het strategische meerjareninvesteringsplan.

Alternatieve verkooppunten

Idealiter mag het alternatieve verkooppunt zich niet verder dan één kilometer van het station bevinden, moeten de openingsuren pendelaars goed uitkomen (meestal zijn alleen krantenwinkels en bakkers open wanneer pendelaars naar hun werk of hun school sporen). Het aanbod moet ook voldoende divers zijn en minstens evenwaardig aan het aanbod via verdeelautomaten.

financement. C'est pourquoi le gouvernement actuel a opté en faveur d'un plan pluriannuel d'investissements intégralement financé sur quatre ans. Dès qu'Infrabel et la SNCB ont pris connaissance de leurs dotations, ils ont pu élaborer, chacun pour ce qui le concerne, un plan d'investissements au niveau de leur entreprise. Pour la SNCB, il porte sur l'achat de M7 et l'accueil dans les gares.

Ponctualité

Les chiffres actuels en matière de ponctualité – et l'on notera que 50,5 % des retards sont provoqués par des tiers – sont la conséquence de décisions et d'investissements du passé. Ce n'est que dans 3 à 5 ans que l'on pourra évaluer la politique menée aujourd'hui.

Densité de la population

Les bourgmestres dont la commune disposait de cinq points d'arrêt et qui ont décidé de n'en conserver qu'un seul, ce qui a permis d'augmenter la vitesse commerciale, ont fait preuve de courage.

Vélo/Train

En cinq ans, on a créé sur l'ensemble du territoire 100 000 emplacements pour vélos supplémentaires.

Climat

Il est clairement indiqué à la page 21 que le train est plus écologique et que le “modal shift” est également positif dans le cadre de la lutte contre le réchauffement de la terre.

Zelzate-Gand

La concertation avec la Région flamande se déroule dans le cadre du plan stratégique pluriannuel d'investissements.

Points de vente alternatifs

Idéalement, le point de vente alternatif ne peut se situer à plus d'un kilomètre de la gare et ses heures d'ouverture doivent convenir aux navetteurs (généralement, seules les librairies et les boulangeries sont ouvertes lorsque les navetteurs prennent le train pour se rendre au travail ou à l'école). L'offre doit également être suffisamment diversifiée et au moins équivalente à l'offre par le biais des distributeurs automatiques.

City Pass

Het is de bedoeling binnen een bepaalde stedelijke agglomeratie met een unieke drager de trein, de metro, de tram of de bus te kunnen nemen. In het Antwerpse, het Gentse en het Luikse is dit reeds mogelijk. In het Brusselse is er het MTB-abonnement. Het moet mogelijk zijn om via een applicatie het correcte tarief aan te rekenen naargelang van het aantal doorreisde zones. Dit is typisch een onderwerp dat in de werkgroep ITS kan worden behandeld.

Trilogipost

Het goederenvervoer staat open voor concurrentie. Alleen het verspreid en gecombineerd vervoer wordt gesubsidieerd a rato van 13 miljoen euro per jaar. De beslissing zelf is vier jaar geldig. De NMBS noch Infrabel zijn bij deze logistieke hubs betrokken. Wat wel soms gebeurt, is dat een extra stuk spoorlijn wordt gelegd op kosten van de private vervoersmaatschappij die de aanvraag doet.

5. Luchtvaart*Vliegwet*

Er is een globale oplossing nodig. Een vliegwet zou tot gevolg hebben dat de bestaande routes wettelijk worden verankerd. Bovendien zou ze alleen een juridische oplossing uitmaken. Gerechtelijke beslissingen verplichten de minister een milieu-effectenstudie te laten uitvoeren. Er wordt gewerkt op zeven elementen, die zowel technisch als juridisch betrekking hebben op de problematiek van de lawaaioverlast. De bevolkingsdichtheid is, wat men ook beweren?, een in het regeerakkoord vastgelegd criterium. De oprichting van een onafhankelijk controleorgaan is onderdeel van de globale oplossing. De minister heeft Schiphol bezocht om na te gaan hoe aldaar wordt omgegaan met het beheersen van de lawaaioverlast.

Windnormen

De nota ter verduidelijking van de windnormen is nodig omwille van uiteenlopende interpretaties. Ze werd samen met plusieurs acteurs, notamment de Dienst Luchtvaart (DGLV) en Belgocontrol besproken en zal ook in de schoot van de regering worden besproken.

Bevoegdheidskwestie

Het DGLV heeft om een ontwerp van koninklijk besluit verzocht teneinde te verduidelijken wanneer

City Pass

L'objectif est de permettre d'emprunter tous les transports en commun d'une agglomération urbaine donnée à l'aide d'un support unique. Cette possibilité existe déjà à Anvers, à Gand et à Liège. À Bruxelles, il existe l'abonnement MTB. Il devrait être possible de créer une application permettant de calculer le tarif exact à payer en fonction du nombre de zones traversées. C'est un exemple de sujet qui pourrait être examiné au sein du groupe de travail STI.

Trilogiport

Le transport de marchandises est ouvert à la concurrence. À lui seul, le transport combiné et diffus est subventionné à raison de 13 millions d'euros par an. Cette mesure s'appliquera durant quatre ans. La SNCB et Infrabel ne sont pas associées à ces centres de tri et d'aiguillage de la marchandise. Cependant, il arrive qu'une ligne de chemin de fer soit prolongée aux frais d'une société privée de transport qui en fait la demande.

5. Transport aérien*Loi sur les procédures de vol*

Une solution globale est nécessaire dans ce dossier. Une loi sur les procédures de vol permettrait d'ancrer les routes existantes dans la législation. Cette loi ne constituerait cependant qu'une solution juridique. Des décisions judiciaires obligent le ministre à faire réaliser une étude d'incidence sur l'environnement. Le travail porte sur sept éléments, qui concernent autant le volet technique que le volet juridique de la problématique des nuisances sonores. Quoi qu'on en dise, la densité de la population est un critère prévu dans l'accord de gouvernement. La création d'un organe de contrôle indépendant pourrait être un élément de la solution globale. Le ministre a visité l'aéroport de Schiphol pour savoir comment les autorités néerlandaises gèrent les nuisances sonores.

Normes de vent

Au vu des différences d'interprétation des normes de vent, il était nécessaire de rédiger une note clarifiant ces normes. Cette note a été examinée avec plusieurs acteurs, notamment avec la Direction générale Transport aérien (DGTA) et Belgocontrol, et elle sera également examinée au sein du gouvernement.

Question de compétences

La DGTA a réclamé un projet d'arrêté royal afin de préciser à quel moment les instructions émanent de la

de directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) en wanneer de minister instructies uitvaardigt. Uiteraard zal de minister in gevoelige kwesties trancheren.

Belgocontrol

De onderhandelingen over een nieuw samenwerkingsakkoord – dat het samenwerkingsakkoord van 1989 moet vervangen – lopen nog. Het gaat om een totaalbedrag van 25 miljoen euro, waarvan ieder Gewest één derde zou moeten betalen. In deze context wordt ook de eventuele participatie van de Gewesten in de beslissingsorganen (raad van bestuur) besproken.

Inspecteurs

Zij die niet in de Directe Bewaking en Bescherming (DAB) worden geïntegreerd, zullen in Brussels Airport Company (BAC) blijven.

Drones

België was een van de eerste landen om een wetelijk kader vast te leggen, waar Europa (meer bepaald de European Aviation Safety Agency – EASA) die momenteel aan een regelgevend kader werkt, zich op geïnspireerd heeft. Een werkgroep werd opgericht om het koninklijk besluit aan te passen. De vertegenwoordigers van de sector zullen worden gehoord. Zij hebben vaak behoeftes die de veiligheid in gevaar kunnen brengen. Dus moet een afweging worden gemaakt. Het gevaar op ongevallen is zeer reëel. Recent zijn twee drones op illegale wijze geseind geworden in het luchtruim van de luchthaven van Luik. Ze benaderden op gevaarlijke wijze het landingscircuit.

Badges

Ze worden centraal door Brussel Airport Company (BAC) afgeleverd.

Personal Name Register (PNR)

Dit betreft een bevoegdheid van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken. De Eurostar stelt geen probleem, maar de internationale lijnen wel. Deze kwestie werd gedebatteerd in de shoot van de Europese Raad van Ministers van Binnenlandse Zaken. Het proportionaliteitsbeginsel moet worden gehanteerd wanneer men deze regeling ook wil opleggen aan treinen en bussen. Deze reizigersstromen zijn ook veel moeilijker te controleren.

Direction générale du Transport aérien (DGTA) ou du ministre. Il va sans dire que le ministre tranchera les questions sensibles.

Belgocontrol

Les négociations relatives à un nouvel accord de coopération – devant remplacer l'accord de coopération de 1998 – sont toujours en cours. Cela porte sur un montant de 25 millions d'euros, dont chacune des Régions devrait supporter un tiers. Dans ce contexte, on examine également l'éventuelle participation des Régions aux organes de décision (conseil d'administration).

Inspecteurs

Les inspecteurs qui ne sont pas intégrés à la Direction *Surveillance and Protection* (DAB) resteront à Brussels Airport Company (BAC).

Drones

La Belgique était l'un des premiers pays à fixer un cadre légal, dont l'Europe (en particulier l'*European Aviation Safety Agency* – EASA), qui élabore actuellement un cadre réglementaire, s'est inspirée. Un groupe de travail a été créé afin d'adapter l'arrêté royal. Les représentants du secteur seront entendus. Ils ont souvent des besoins pouvant menacer la sécurité. Les différents intérêts doivent donc être mis en balance. Le risque d'accident est très réel. Deux drones se sont récemment introduits de manière illégale dans l'espace aérien de l'aéroport de Liège. Ils se sont dangereusement approchés du circuit d'atterrissage.

Badges

Brussels Airport Company centralise leur délivrance.

Personal Name Register (PNR)

Cela relève de la compétence du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur. L'Eurostar ne pose pas problème, à l'inverse des lignes internationales. Il a été débattu de cette question au sein du Conseil européen des ministres de l'Intérieur. Si l'on veut également imposer cette réglementation pour les trains et les bus, le principe de proportionnalité doit être appliqué. Il est aussi nettement plus difficile de contrôler ces flux de voyageurs.

C. Replieken

De heer Laurent Devin (PS) stelt dat reeds veel tijd verloren is gegaan en dat het toch moet mogelijk zijn een positief overleg te hebben met de Gewesten, vooral nadat de partij van de minister de leiding heeft genomen van de Waalse Gewestregering. De spreker is het niet eens met het reduceren van de openingstijden van de stationsloketten noch met zijn interpretatie achteraf van de beslissingen om faraonische stations in zowel het noorden als het zuiden van het land te bouwen. Voor het vastleggen van de investeringen door middel van samenwerkingsakkoorden bestaat geen enkele garantie. Dat zal vlug genoeg blijken na de eerstvolgende verkiezingen. Door de afbraak van het statuut van spoorwagearbeider wordt werken voor de NMBS – waar blijkbaar toch veel nood aan is, ondanks het verlies van drie à vierduizend arbeidsplaatsen – onaantrekkelijk. Geen wonder dat men niet de nodige beroepen kan aanwerven. Het gebrek aan eensgezindheid in de schoot van de regering heeft tot gevolg dat niets concreets wordt gerealiseerd. Uiteraard is de huidige minister niet verantwoordelijk voor de huidige verslechtering van de stiptheid maar door niet te investeren zal hij het wel zijn voor de toekomstige verslechtering van de dienstverlening. De Waalse Thalys zou tijdelijk uit circulatie worden genomen aldus de vorige minister van mobiliteit. Thans is duidelijk dat hij definitief wordt afgeschreven.

De heer David Geerts (sp.a) verheugt zich over het in het Parlement gevoerde inhoudelijk debat. Toch heeft hij opmerkingen op een zestal punten. Ten eerste: het meerjareninvesteringsplan (MIP) 2013-2025 was inderdaad niet gefinancierd omdat de huidige voorzitter van de partij van de minister, destijds minister van Begroting, zich daar met hand en tand tegen verzette en een aantal keuzes niet werden gemaakt. Ten tweede: vorig jaar was in de beleidsnota wel sprake van het mobiliteitsbudget, dat in de huidige beleidsnota bij gebrek aan ambitie volledig achterwege blijft. Ten derde: weliswaar werden geen stationsloketten gesloten maar doordat de openingsuren werden gereduceerd zal de reiziger ook minder en minder gebruik maken van deze loketten, waardoor men het argument zal kunnen hanteren dat ze nauwelijks nut hebben. Ten vierde: het deugdzame of waardevolle miljard – of hoe men het ook wil noemen – zal de doelstelling de schuldenlast van Infrabel te controleren op de helling zetten, want lenen kost ook geld. Ten vijfde: het is lovenswaardig 15 % van de mobiliteit via het spoor in 2030 in plaats van 8 % vandaag voorop te stellen, maar in de weerhouden kpi's (performantienormen) is er geen enkele die deze groeinorm kan ondersteunen. Ten zesde en ten laatste: de job van spoorwagearbeider moet aantrekkelijk worden gemaakt en niet het voorwerp uitmaken van

C. Répliques

M. Laurent Devin (PS) indique que l'on a déjà perdu beaucoup de temps et qu'il doit quand même être possible d'avoir une concertation positive avec les Régions, surtout après l'arrivée du parti du ministre à la tête du gouvernement régional wallon. L'intervenant ne souscrit pas à la réduction des heures d'ouverture des guichets dans les gares ni à son interprétation *a posteriori* des décisions de construire des gares pharaoniques, tant dans le Nord que dans le Sud du pays. On n'a pas la moindre garantie quant à l'engagement des investissements par le biais des accords de coopération. On s'en rendra assez vite compte au lendemain des prochaines élections. En raison du démantèlement du statut de cheminot, travailler pour la SNCB – qui a quand même besoin de beaucoup de main-d'œuvre, en dépit de la perte de trois à quatre mille postes – perd de son attractivité. Pas étonnant que l'on ne parvienne pas à recruter les métiers nécessaires. Faute de consensus en son sein, le gouvernement est incapable de réaliser quoi que ce soit de concret. Bien entendu, le ministre actuel n'est pas responsable de l'aggravation actuelle de la ponctualité mais en ne procédant pas aux investissements nécessaires, il sera bien responsable de l'aggravation à venir du service presté. La précédente ministre de la mobilité avait affirmé que le Thalys wallon serait temporairement mis à l'arrêt. Il apparaît clairement aujourd'hui que cette mise hors circulation est définitive.

M. David Geerts (sp.a) se réjouit du débat de fond mené au Parlement. Il a néanmoins des remarques à formuler sur six points. Tout d'abord, le plan pluriannuel d'investissements (PPI) 2013-2025 n'était en effet pas financé parce que le président actuel du parti du ministre, à l'époque ministre du Budget, s'y était opposé de toutes ses forces et qu'un certain nombre de choix n'avaient pas été opérés. Deuxièmement, le budget de mobilité apparaissait bien dans la note de politique générale de l'an passé alors que, par manque d'ambitions, il est complètement laissé de côté dans la note de cette année. Troisièmement, on n'a certes pas fermé des guichets de gare mais la réduction de leurs heures d'ouverture aura pour effet que les voyageurs utiliseront de moins en moins ces guichets, ce qui permettra d'avancer l'argument qu'ils sont peu utiles. Quatrièmement, le milliard vertueux va remettre en cause l'objectif visant à contrôler l'endettement d'Infrabel, car emprunter coûte également de l'argent. Cinquièmement, il est louable de préconiser l'objectif de 15 % de la mobilité par le rail en 2030 au lieu des 8 % actuels, mais parmi les KPI retenus (normes de performance), il n'y en a aucun qui puisse soutenir cette norme de croissance. Sixièmement, l'emploi de cheminot doit être rendu attrayant et ne pas faire l'objet d'interminables discussions sur le fait de savoir si ces

een oeverloze discussie of deze jobs statutair dan wel contractueel verankerd moeten zijn; hierover moet een objectief en geen ideologisch debat worden gevoerd.

De heer Michel de Lamotte (cdH) onderstreept nogmaals dat er geen continuïteit is tussen de beleidsverklaring van de minister en zijn huidige beleidsnota. Door dit gebrek aan continuïteit is dan ook geen mobiliteitsbeleid die naam waardig mogelijk. Vooral voor de intermodaliteit wordt veel lippendienst verricht, zonder dat concrete stappen worden genomen om ze te realiseren.

III. — ADVIES

De commissie brengt met 9 tegen 2 stemmen een gunstig advies uit over sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Mobiliteit) van het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2018.

De rapporteur,

Sabien LAHAYE-BATTHEU

De voorzitter,

Karine LALIEUX

emplois doivent être statutaires ou contractuels; le débat à ce propos doit être objectif, pas idéologique.

M. Michel de Lamotte (cdH) souligne une fois encore qu'il n'y a pas de continuité entre la l'exposé d'orientation politique du ministre et sa note de politique générale actuelle. Ce manque de continuité empêche dès lors toute politique de mobilité digne de ce nom. Pour l'intermodalité surtout on n'est pas avare de belles paroles, sans prendre d'initiatives concrètes afin de les réaliser.

III. — AVIS

La commission émet, par 9 voix contre 2, un avis favorable sur la section 33 – SPF Mobilité et Transports (*partim*: Mobilité) du projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2018.

La rapporteuse,

Sabien LAHAYE-BATTHEU

La présidente,

Karine LALIEUX