

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 december 2018

**ONTWERP VAN ALGEMENE  
UITGAVENBEGROTING**

**voor het begrotingsjaar 2019**

**ADVIES**

**SECTIE 33 – FOD MOBILITEIT EN  
VERVOER (*Partim: Mobiliteit*)**

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN  
UITGEBRACHT DOOR  
MEVROUW **Nele LIJNEN**

**INHOUD**

Blz.

|                                             |    |
|---------------------------------------------|----|
| I. Inleidende uiteenzetting .....           | 3  |
| II. Algemene bespreking.....                | 14 |
| a. Vragen en opmerkingen van de leden ..... | 14 |
| b. Antwoorden van de minister .....         | 23 |
| III. Advies .....                           | 29 |

*Zie:*

Doc 54 **3294/ (2018/2019):**

001: Ontwerp van Algemene Uitgavenbegroting.

002: Amendement.

003 tot 020: Verslagen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

5 décembre 2018

**PROJET DU BUDGET GÉNÉRAL  
DES DÉPENSES**

**pour l'année budgétaire 2019**

**AVIS**

**SECTION 33 — SPF MOBILITÉ ET  
TRANSPORTS (*Partim: Mobilité*)**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET  
DES ENTREPRISES PUBLIQUES  
PAR  
MME **Nele LIJNEN**

**SOMMAIRE**

Pages

|                                               |    |
|-----------------------------------------------|----|
| I. Exposé introductif.....                    | 3  |
| II. Discussion générale .....                 | 14 |
| a. Questions et observations des membres..... | 14 |
| b. Réponses du ministre.....                  | 23 |
| III. Avis .....                               | 29 |

*Voir:*

Doc 54 **3294/ (2018/2019):**

001: Projet du budget général des dépenses.

002: Amendement.

003 à 020: Rapports.

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

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

**A. — Vaste leden / Titulaires:**

|             |                                                                     |
|-------------|---------------------------------------------------------------------|
| N-VA        | Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery, Robert Van de Velde |
| 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         | Anne-Catherine Goffinet                                             |

**B. — Plaatsvervangers / Suppléants:**

|                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp, Steven Vandeput, Bert Wollants |
| Michel Corthouts, Julie Fernandez Fernandez, Olivier Henry, Emir Kir, 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-GOI      | : | 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:                                                                                                | Abréviations dans la numérotation des publications:                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer                                       | DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54 <sup>e</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif                                          |
| QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden                                                                                                        | QRVA: Questions et Réponses écrites                                                                                                                         |
| CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag                                                                                               | CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral                                                                                                           |
| CRABV: Beknopt Verslag                                                                                                                          | CRABV: Compte Rendu Analytique                                                                                                                              |
| CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) | CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) |
| PLEN: Plenum                                                                                                                                    | PLEN: Séance plénière                                                                                                                                       |
| COM: Commissievergadering                                                                                                                       | COM: Réunion de commission                                                                                                                                  |
| MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)                                                                                | MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)                                                                                        |

| Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers                                                                   | Publications officielles éditées par la Chambre des représentants                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bestellingen:<br>Natieplein 2<br>1008 Brussel<br>Tel.: 02/ 549 81 60<br>Fax: 02/549 82 74<br>www.dekamer.be<br>e-mail: publicaties@dekamer.be | Commandes:<br>Place de la Nation 2<br>1008 Bruxelles<br>Tél.: 02/ 549 81 60<br>Fax: 02/549 82 74<br>www.lachambre.be<br>courriel: publications@lachambre.be |
| De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier                                                                        | 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 2019 alsook de daaraan gerelateerde beleidsnota (DOC 54 3296/27) besproken tijdens haar vergadering van 21 november 2018.

**I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER FRANÇOIS BELLOT, MINISTER VAN MOBILITEIT, BELAST MET BELGOCONTROL EN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN**

Mobiliteit is een belangrijke maatschappelijke uitdaging die een momentum doormaakt.

Met name vormt mobiliteit een uitdaging omdat gebrekkige prestaties, ongeacht de mobiliteitswijze, onmiddellijke repercussies hebben in heel wat domeinen:

— het welzijn van de pendelaars die vastzitten in eindeloze files;

— het milieu, als gevolg van de abnormaal hoge vervuiling wanneer geen voorrang wordt gegeven aan zacht of openbaar vervoer;

— de economische ontwikkeling, wanneer investeringsprojecten niet doorgaan als gevolg van de verkeerscongestie waarvan zowel het goederenvervoer als het werknemersverkeer de dupe zijn.

Het menselijke aspect, het milieu en de economische ontwikkeling moeten de spil vormen van het debat en van het optreden inzake mobiliteit.

Mobiliteit staat – sedert verschillende tientallen jaren – voor een enorme uitdaging want enkel een modale verschuiving zal niet meer volstaan als structurele oplossing; er is nood aan een mentaliteitswijziging. De jonge generatie is evenwel bereid tot, en zelfs vragende partij voor, een dergelijke mentaliteitswijziging.

Er moeten maatregelen worden genomen opdat de huidige generatie morgen het voordeel kan genieten van een andere soort mobiliteit. Al zijn we er ons nauwelijks van bewust, we worden geconfronteerd met een mobiliteitsevolutie die even ingrijpende gevolgen zal hebben als de ontdekking van de ontbrandingsmotor.

De technische omwenteling krijgt vandaag vorm onder de noemer MaaS (*Mobility as a Service*). Dit concept ziet een traject tussen punt A en punt B als een

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 2019, ainsi que la note de politique générale afférente (DOC 54 3296/27) au cours de sa réunion du 21 novembre 2018.

**I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. FRANÇOIS BELLOT, MINISTRE DE LA MOBILITÉ, CHARGÉ DE BELGOCONTROL ET DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES**

La mobilité est un enjeu sociétal majeur et l'on est face à un *momentum*.

La mobilité est un enjeu car le manque de performance en la matière, quel que soit le mode, a des répercussions immédiates tant au niveau:

— du bien-être des navetteurs coincés dans des files interminables,

— de l'environnement par la pollution anormalement élevée quand les modes de transports doux ou en commun ne sont pas privilégiés,

— du développement économique quand les projets d'investissements ne sont pas retenus pour cause de congestion routière dont sont victimes tant les marchandises que les travailleurs.

L'humain, l'environnement et le développement économique doivent être au centre de la réflexion et de l'action à mener en matière de mobilité.

Depuis plusieurs dizaines d'années, la mobilité est confrontée à un énorme défi car un transfert modal ne pourra plus faire office de solution structurelle; on a besoin d'un changement de mentalité. La jeune génération est toutefois disposée à franchir le pas, elle est même demanderesse d'un tel changement de mentalité.

Il y a lieu de prendre des actions pour que cette génération puisse demain bénéficier d'une autre forme de mobilité. Or, l'on est, même si l'on n'en a guère conscience, confronté à une évolution de la mobilité qui aura des répercussions aussi importantes que celles créées par la découverte du moteur à explosion.

Aujourd'hui, la révolution technologique porte le nom de MaaS pour "*Mobility as a Service*". Ce concept consiste à voir un trajet entre un point A et un point B

opeenvolging van diensten, van het huren of gebruiken van vervoermiddelen – step, fiets, auto, bus, tram, trein – maar ook van diensten zoals parkings.

Dankzij de voordelen van de digitalisering kan een volledig zicht worden verkregen op de diverse aaneenschakelingen van in realtime beschikbare diensten, met inbegrip van de verwachte trajecttijd, waarna de gebruiker de aaneenschakeling kan kiezen die het beste aan zijn reisbehoefte beantwoordt. Bij dat alles moet veiligheid de hoogste prioriteit zijn.

Vanuit dat mobiliteitsconcept heeft de minister getracht zijn maatregelen te structureren aan de hand van vijf assen:

- de veiligheid van alle vervoermiddelen verhogen;
- het aanbod qua openbaar vervoer per spoor uitbreiden;
- de onderlinge afstemming tussen de openbaarvervoermaatschappijen versterken, teneinde een beter vertakt aanbod uit te werken;
- voorzien in de middelen voor een spoorweginfrastructuur die aangepast is aan de behoeften van de toekomst;
- het technologisch en wettelijk raamwerk uitbouwen voor de ontwikkeling van *Smart Mobility*.

De laatste maanden van deze regeerperiode zal de minister op deze weg voortgaan.

De minister merkt op dat als men als gemeenschap een antwoord op die mobiliteitsuitdaging wil bieden, iedereen de juiste vragen moet stellen aangaande het interfederaal beheer van mobiliteit.

In een sector waar belangrijke beslissingen soms jaren vergen alvorens te worden uitgevoerd, is het van cruciaal belang dat het besluitvormingsproces niet nodeeloos wordt verzwaard. Zo is er nood aan een herziening van de beheersinstrumenten, met slechts één doel: de mobiliteit van personen en van goederen. Politieke spelletjes zijn daarbij uit den boze.

De mobiliteit in ons land, en in het bijzonder de toekomst ervan en de noodzaak om ze vlotter, veiliger en duurzamer te maken, is een thema dat elke dag

comme une succession de services, de location ou d'utilisation de modes de transport – trottinettes, vélo, voitures, bus, tram, train- mais aussi de services tels que le parking par exemple.

Grâce aux vertus de la digitalisation, on peut avoir une vue complète de la chaîne de services disponibles en temps réel, y compris de la durée de parcours estimée, avant de choisir la chaîne qui convient le mieux au besoin de déplacement. Le tout devant s'inscrire dans un contexte où la sécurité demeure la première priorité.

- renforcer la sécurité de tous les modes de transport;
- augmenter l'offre de transport en commun ferroviaire;
- intensifier les coordinations entre sociétés de transport en commun en vue de proposer une offre mieux articulée;
- octroyer les moyens d'une infrastructure ferroviaire adaptée aux besoins du futur;
- créer le cadre technologique et légal pour développer la *Smart Mobility*.

Le ministre va poursuivre dans cette voie pour les derniers mois de la législature.

Le ministre fait remarquer que si l'on veut collectivement vouloir apporter une réponse efficace à cet enjeu de la mobilité, il faudra aussi tous ensemble se poser les bonnes questions quant à la gouvernance interfédérale de la mobilité.

Dans un secteur où des décisions majeures qui nécessiteront parfois plusieurs années pour se mettre en place, il est déterminant que le processus de décision ne soit pas inutilement alourdi. Cela passe par des outils de gouvernance qu'il faudra certainement revoir avec une et une seule préoccupation: la mobilité des personnes et des biens. Et laisser de côté les jeux politiques.

La mobilité dans notre pays, et en particulier son avenir et la nécessité de la rendre plus fluide, plus sûre et plus durable, est un thème qui, chaque jour, fait l'objet de

uitgebreid wordt besproken en bestudeerd in de media, door het beleid en door de burgers.

De mobiliteitsproblemen vormen een belangrijke uitdaging voor de economische groei, zeker voor de grote steden, waar de toegankelijkheid tot de werkplekken en de logistieke centra er jaar na jaar op achteruit gaat.

De vraag naar vervoer neemt echter hand over hand toe. Volgens het Federaal Planbureau zal het goederenverkeer tussen 2012 en 2030 naar schatting met 44 % stijgen qua afgelegde tonkilometers. Zonder wijziging in de aanpak zal – nog steeds volgens het Planbureau – 70 % van die tonkilometers via de weg verlopen. Het aantal passagierkilometers dan weer zal wellicht met 11 % stijgen, waarvan 87 % over de weg zou gaan. Nu al zijn de spitsuren de moeilijkste periodes van de dag, maar voormelde prognoses geven uiteraard aan dat de overal te lande waargenomen congestiefenomenen alleen maar zullen verergeren.

Hoewel de afstand tussen de woonplaats en het werk de jongste twintig jaar alleen maar is toegenomen, blijft het aandeel van het openbaar vervoer in dat traject ondermaats. Dat heeft een impact op de economie, het milieu, de gezondheid én de vervoersnelheid. Er wordt gewag gemaakt van een jaarlijkse kostprijs van 1 tot 2 % van het bbp, wat volgens de OESO overeenkomt met 4,3 tot 8,6 miljard euro per jaar. Bovendien zal de uitstoot van de transportsector van 1990 tot 2030 met 26 % toenemen en zal de gemiddelde snelheid met 24 % dalen. De transportsector haalt de zichzelf opgelegde klimaat- en milieudoelstellingen bijlange niet, terwijl de klimaatopwarming almaar meer rampzalige gevolgen heeft.

Momenteel wordt vastgesteld dat de nieuwe generaties zich kunnen vinden in een maatschappelijke tendens die almaar belangrijker wordt; zij gedragen zich anders tegenover de beschikbare vervoerswijzen, waardoor nieuwe behoeften en nieuwe oplossingen ontstaan. De consumptie van diensten “op verzoek”, de deeleconomie, het milieubewustzijn, de wijziging van de levenswijze en de wijze waarop wordt gewerkt (telewerk enzovoort), zijn evenveel aspecten van een alomvattende tendens waarin de verschillende vervoerwijzen perfect passen.

De toekomst stemt tot optimisme: auto's worden slimmer en veiliger zodat het aantal verkeersdoden kan worden verminderd, de digitalisering zet zich aan een razend tempo voort waardoor een echte mobiliteitsketen tot stand kan komen door het aantikken van een *app*,

discussions et d'études approfondies dans les médias, dans la classe politique et dans la population.

Les problèmes de mobilité constituent un défi d'envergure pour la croissance économique, certainement pour les grandes villes où l'accessibilité des lieux de travail et des centres logistiques se détériore d'année en année.

Or, la demande de transport ne cesse d'augmenter. Selon le bureau fédéral du plan, entre 2012 et 2030, on estime que le transport de marchandises augmentera de 44 % en tonnes-kilomètres parcourus et que sans changement dans l'approche, 70 % de ces tonnes-kilomètres seront transportés par la route. En ce qui concerne les transports de passagers, on devrait observer une augmentation de 11 % de voyageurs-kilomètres, 87 % d'entre eux s'effectuant par la route. Bien entendu, alors que les heures de pointe sont déjà les périodes de la journée les plus problématiques, ces projections ne devraient que faire empirer les phénomènes de congestion observés partout dans le pays.

Alors que la distance domicile-travail n'a fait qu'augmenter ces 20 dernières années, la part des transports en commun dans ces déplacements reste insuffisante. Et cela a un impact d'un point de vue économique, environnemental, sanitaire et sur la vitesse de déplacement. On parle d'un coût annuel de 1 à 2 % du PIB, soit 4,3 à 8,6 milliards d'euros par an selon l'OCDE, d'une augmentation de 26 % des émissions dans le secteur des transports depuis 1990 et d'ici 2030, d'un ralentissement de 24 % de la vitesse moyenne. En matière de climat et d'environnement, le secteur des transports est loin d'atteindre ses objectifs alors que les effets désastreux du réchauffement climatique se multiplient.

Actuellement, on constate que les nouvelles générations soutiennent une tendance qui prend de plus en plus d'ampleur au niveau sociétal. Cela passe par de nouveaux comportements par rapport à l'ensemble des modes de déplacement disponibles, ce qui génère de nouvelles demandes et la naissance de nouvelles solutions. Consommation de services “à la demande”, économie collaborative, prise de conscience écologique, modification dans les modes de vie et dans l'appréhension du travail (télétravail, etc.), il s'agit une tendance globale dans laquelle les différentes possibilités de transports s'intègrent parfaitement.

L'avenir porte à l'optimisme: les voitures deviennent plus intelligentes et plus sûres, ce qui permet de réduire le nombre de tués sur la route, la numérisation se poursuit à un rythme effréné pour qu'une véritable chaîne de mobilité puisse être créée en utilisant une application,

en overal wordt nagedacht over en geëxperimenteerd met innovatieve mobiliteitstoepassingen.

Sinds zijn aantreden wou de minister, in het licht van deze nieuwe opvatting, de bakens uitzetten voor een ambitieus en absoluut toekomstgericht mobiliteitsbeleid.

Het lag in zijn bedoeling een aantal beleidslijnen uit te tekenen en maatregelen te nemen die een definitieve ommekeer inzake mobiliteit moeten bewerkstelligen, ter voorbereiding van de toekomstige uitdagingen die er nu al zijn, dan wel er binnenkort zullen zijn:

1. het aantal autobestuurders neemt almaar toe en de files worden almaar langer, met alle gevolgen van dien voor de mobiliteit, de veiligheid enzovoort;

2. de mobiliteit op de weg staat voor een revolutie door de intrede van zelfrijdende wagens;

3. de intelligente mobiliteit, *Smart Mobility*, zal het mogelijk maken de technologie ten dienste te stellen van de intermodaliteit;

4. op Europees niveau werd beslist dat het spoor in 2023 zal worden geliberaliseerd;

5. de internationale milieuverbintenissen moeten in acht worden genomen.

De regering heeft op al deze vlakken steun verleend aan de actoren en de stakeholders. De regering heeft er werk van gemaakt om alle facetten van het mobiliteitsstelsel te verbeteren, van het beleid zelf tot de financiering over het beheer van het aanbod en van de vraag. De afgelopen jaren werd de toekomst voorbereid, een missie die ook volgend jaar zal worden voortgezet.

Op bestuursvlak is België – wellicht met voorsprong – één van de landen waarin “mobiliteit” tot de gevoeligste onderwerpen behoort: het aantal betrokken actoren is er immers zeer groot, en hun respectieve doelstellingen en voortgangstempo zijn zelden gelijklopend. Daardoor neemt de besluitvorming abnormaal veel tijd in beslag en wordt ze bijzonder ingewikkeld, terwijl de nood aan oplossingen hoog is. De mobiliteit moet evenwel een keten zijn die het de burger mogelijk maakt van punt A naar punt B te reizen zonder op enig moment zonder vervoermiddelen te vallen. Het spoor mag dan wel als de ruggengraat van het vervoer worden beschouwd – de spoorinfrastructuur is in wezen immers niet moduleerbaar –, maar het regionale en het alternatieve openbaar vervoer zijn essentiële schakels om de rit aan te vatten en te beëindigen.

et partout on réfléchit et expérimente des applications de mobilité innovantes.

Depuis son arrivée aux responsabilités, le ministre a voulu poser les jalons d’une politique de mobilité ambitieuse et résolument tournée vers l’avenir, tenant compte de cette nouvelle philosophie.

Le ministre a tenu à mettre en place une série de politiques et de mesures qui assureront qu’un tournant soit définitivement pris en matière de mobilité et ce pour préparer les défis futurs qui se présentent déjà ou se présenteront rapidement:

1. le nombre d’automobilistes et la congestion routière qui augmentent sans cesse, avec tout ce que cela peut avoir comme impact en terme de mobilité, de sécurité etc.;

2. La révolution de la mobilité routière au travers de l’apparition de véhicules autonomes;

3. La mobilité intelligente, *Smart Mobility*, qui permet de mettre la technologie au service de l’intermodalité;

4. La libéralisation du rail, décidée au niveau européen et qui interviendra en 2023;

5. Le respect des engagements internationaux en matière environnementale.

Le gouvernement a soutenu les acteurs et les parties prenantes dans tous ces domaines. Il a œuvré afin d’améliorer tous les aspects du système de mobilité, de la politique elle-même au financement et à la gestion de l’offre et de la demande. Ces dernières années, on a préparé l’avenir, une mission qui se poursuivra l’année prochaine.

En matière de gouvernance, la Belgique est, et sans doute de loin, un des pays dans lequel la mobilité est une thématique des plus sensible tant le nombre d’acteurs concernés est pléthorique et leurs objectifs ou leurs rythmes d’avancement rarement synchronisés. Cela rend le processus de décision anormalement long et complexe alors qu’il y a un besoin urgent de solutions. Or, la mobilité doit être une chaîne qui permet au citoyen de se rendre d’un point A à un point B sans jamais se retrouver face à une absence de moyens de locomotion. Si le rail doit être considérée comme la colonne vertébrale des transports, puisque son infrastructure n’est par essence pas modulable, les transports en commun régionaux et alternatifs représentent des chaînons essentiels pour effectuer le *first mile* et le *last mile*.

Overlegorganen die worden aangewend als echte en efficiënte samenwerkingsfora, zijn dus van zeer groot belang. Daarom heeft de minister verschillende organen, waaronder het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM), nieuw leven ingeblazen.

In een Federale Staat is dialoog en samenwerking essentieel om antwoorden te kunnen bieden op de uitdagingen op mobiliteitsvlak.

Binnen het ECMM moet worden samengewerkt om de burgers en de ondernemingen concrete en coherente langetermijnoplossingen te bieden. Meer dan ooit lijkt het noodzakelijk een stappenplan uit te werken in de vorm van een gemeenschappelijke visie, met duidelijke strategische doelstellingen:

— de verkeerscongestie met 30 % verlagen tegen 2030;

— de door ons land aangegane klimaatverbintenissen nakomen;

— het aantal verkeersdoden met 50 % terugdringen tegen 2020.

Er werd veel werk verricht om na te gaan welke thema's en kernacties ertoe moeten bijdragen dat die doelstellingen worden bereikt.

Het dossier van het GEN, dat dankzij het “waardevolle miljard” gedeblokkeerd werd, is een perfect voorbeeld van het belang van structureel overleg tussen alle partners, op alle niveaus.

Geen dergelijk overleg heeft duidelijk gevolgen doorheen de geschiedenis van het GEN-dossier.

Dankzij de tenuitvoerlegging van het GEN zal het autoverkeer, inzonderheid in Brussel, deels wegvallen.

Het samenwerkingsakkoord ter uitvoering van het GEN, een verbintenis tussen de drie gewesten en de federale regering, werd door ondertekend alle partijen behalve het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dat gewest zou nochtans het meest voordeel halen uit het versterkte openbaarvervoeraanbod omheen en naar Brussel.

Hopelijk komt die ondertekening er zo spoedig mogelijk, want dat akkoord is onontbeerlijk om het “waardevolle miljard” te bestendigen en om de uitvoeringstermijnen na te leven.

De overlegplatformen werden opnieuw samengeroepen, bemand waar dat nodig was en functioneren op een structurele manier.

Des organes de concertation, véritables interfaces de coopération qui soient efficaces, sont donc essentiels. Le ministre a donc relancé différents organes dont le Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité.

Dans le cadre de l'État fédéral, le dialogue et la coopération sont essentiels en vue de relever les défis en matière de mobilité.

Au sein du CEMM (“Comité Exécutif du ministre de la Mobilité”), il faut travailler ensemble pour proposer aux citoyens et aux entreprises des solutions concrètes, cohérentes et à long terme. Il semble plus que jamais indispensable d'établir une feuille de route, une vision commune avec des objectifs stratégiques clairs:

— réduire la congestion routière de 30 % d'ici à 2030;

— honorer les engagements climatiques de la Belgique;

— et réduire la mortalité routière de 50 % d'ici 2020.

Un travail conséquent a été effectué pour identifier des thèmes et des actions-clés qui doivent contribuer à atteindre ces objectifs.

Le dossier du RER, qui a été débloqué grâce au milliard virtuel, est un parfait exemple de l'importance de la concertation structurelle entre tous les partenaires, à tous les niveaux.

Les conséquences de l'absence d'une telle concertation sont claires tout au fil du dossier du RER.

La mise en œuvre du RER permettra de soulager particulièrement Bruxelles d'une partie du trafic automobile.

L'accord de coopération d'exécution RER qui engage les trois Régions et le Gouvernement fédéral, a été signé par toutes les parties à l'exception de la Région bruxelloise, qui serait pourtant la principale bénéficiaire d'une offre de transport en commun renforcée de, autour et vers Bruxelles.

Il est à espérer que cette signature interviendra dans les plus brefs délais car cet accord est indispensable pour pérenniser le milliard vertueux et respecter les délais d'exécution.

Les plateformes de concertation ont de nouveau été réunies, pourvus en personnel là où c'était nécessaire et fonctionnent d'une façon structurelle.

In vergelijking met de Europese buurlanden heeft België lange tijd ontoereikend geïnvesteerd in het vervoer. Het door de eerste minister opgezette Investeringspact, dat onlangs in overleg met de gewesten werd goedgekeurd, is de bemoedigende uiting van de verantwoordelijkheidszin van deze regering om de toekomst van ons land en de toekomst van onze mobiliteit voor te bereiden.

Het “waardevolle miljard” dat de minister in 2016 aan de regering heeft voorgesteld, maakt daar deel van uit. Dankzij dat miljard zullen de werken voor de voltooiing van het GEN integraal gefinancierd kunnen worden. Daarbovenop werd een bedrag van 260 miljoen euro geïnvesteerd in de digitalisering van de NMBS.

Op infrastructureel vlak is er dus een duidelijk groei-scenario voor onze spoorwegen!

Wat het spoorwegaanbod aangaat, heeft het vervoersplan van december 2017 gezorgd voor een toename van het treinaanbod met 5,1 % en voor betere aansluitingen tussen de trein en andere vervoersmodi. De verbetering van de openbaarvervoersketen is te danken aan een betere samenwerking tussen de NMBS en de regionale openbaarvervoeroperatoren in het kader van de voorbereidende werkzaamheden en de *roadshows* voor het vervoersplan van december 2017. Er wordt gestreefd naar meer samenhang inzake mobiliteit, ten gunste van de burgers. De minister wil die positieve dynamiek bestendig zien in het kader van de voorbereiding van het volgende vervoersplan van de NMBS.

Het S-net is in volle ontwikkeling: in Brussel werd het aantal S-treinen stelselmatig opgetrokken. Nieuwe stopplaatsen werden geopend (Mouterij, Thurn & Taxis, Arcaden) of zullen geopend worden, zoals de halte aan CERIA-COOVI. In Luik heerst eenzelfde situatie: er komen nieuwe treinverbindingen tussen nieuwe stopplaatsen in stedelijk gebied.

Die toename van het totaalaanbod komt tot uiting in een gevoelige stijging van het aantal reizigers: 3,5 % extra in 2018, na een toename met 3,7 % in 2017. De mentaliteitswijziging is aan de gang. De NMBS heeft samen met De Lijn en de TEC een geïntegreerde formule uitgewerkt, *City Pass* genaamd, voor Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi (het AnGeLiC-project). Ofschoon er inzake tariefintegratie nog werk aan de winkel is, vinden de besprekingen plaats in de Stuurgroep; dankzij de hoorzitting die daarover in januari 2019 zal plaatshebben, zal er dienaangaande trouwens meer duidelijkheid komen.

La Belgique a longtemps sous-investi dans les transports par rapport à ses voisins européens. Le Pacte d'Investissements lancé par le Premier ministre, et adopté récemment en concertation avec les Régions, est le signe encourageant d'une prise de responsabilité de la part de ce Gouvernement pour préparer l'avenir de la Belgique, l'avenir de notre mobilité.

Le milliard vertueux, que le ministre a proposé en 2016 au Gouvernement, en fait partie. Grâce à ce milliard vertueux, les travaux de finalisation du RER seront financés jusqu'à leur terme et des projets ferroviaires stratégiques sont entamés ou relancés, partout dans le pays. En surplus, 260 millions d'euros seront investis dans la digitalisation de la SNCB.

Au niveau des infrastructures, il y a donc un clair scénario de croissance pour nos chemins de fer.

En matière d'offre ferroviaire, le Plan de transport de décembre 2017 a augmenté l'offre de train de 5,1 % et amélioré le taux de correspondance entre le train et d'autres modes de transport. L'amélioration de la chaîne de transport public est le fruit d'une meilleure collaboration entre la SNCB et les opérateurs de transport en commun régionaux dans le cadre de la préparation et des *roadshows* du Plan de transport de décembre 2017. Elle vise à plus de cohérence en matière de mobilité, au bénéfice des citoyens. Le ministre souhaite que cette dynamique positive soit pérennisée dans le cadre de la préparation du prochain plan de transport de la SNCB.

Le réseau S est en pleine expansion: à Bruxelles, le nombre de trains S a systématiquement été augmenté. De nouveaux points d'arrêt ont été créés, en l'occurrence Germeir, Tour et Taxis, Arcades et d'autres le seront prochainement, comme l'arrêt CERIA COOVI. Même chose à Liège: de nouvelles liaisons ferroviaires ont vu le jour entre de nouveaux points d'arrêt dans la zone urbaine.

Et cette augmentation globale de l'offre se traduit par une augmentation sensible du nombre de voyageurs: +3,5 % en 2018, après une augmentation de 3,7 % en 2017. Le changement de mentalité est en marche. La SNCB, en collaboration avec les TEC et De Lijn a créé un produit intégré, le *City-Pass*, pour les villes d'Anvers, Gand, Charleroi et Liège (projet AnGeLiC). Si du travail reste à faire en matière d'intégration tarifaire, les discussions ont lieu au sein du Comité de pilotage et vous aurez d'ailleurs une vue plus claire de la situation grâce à l'audition qui aura lieu en janvier à ce sujet.

Ten slotte heeft de NMBS een onmiskenbaar moderniseringsproces aangevat, waarmee het bedrijf de uitdaging kan aangaan die het in 2023 te wachten staat.

Deze regering heeft de NMBS en Infrabel om een productiviteitstoename met 4 % verzocht; die werd verwezenlijkt.

Op financieel vlak verbeterden de Belgische Spoorwegen hun prestaties. In december zijn er voor de eerste keer in de geschiedenis sociale verkiezingen in een overheidsbedrijf. Deze realisaties hebben de nationale spoorwegmaatschappijen op weg gezet naar een moderner bedrijfsbeheer, dat de klant centraal stelt.

Ten slotte heeft de minister ervoor gezorgd dat de gegarandeerde dienstverlening in geval van staking op het spoor een feit is, met oog voor een billijk evenwicht tussen het stakingsrecht en het recht om zich naar het werk of naar school te begeven. Er dient te worden opgemerkt dat al die veranderingen in een sereen sociaal klimaat hebben plaatsgevonden.

De wet in verband met de administratieve geldboeten zal het mogelijk maken een einde te maken aan de strafeloosheid die tot dusver gold voor alle overtredingen die niet werden vervolgd. Op stiptheidsvlak zal die nieuwe wet zeker een gunstig effect hebben wanneer het gaat om feiten die te wijten zijn aan “derden” en die vaak vertragingen veroorzaken. De minister verwijst naar de spoorlopers, naar *trespassing* en naar gevaarlijke gedragingen bij de overwegen.

Een en ander zal ook winst voor de bedrijven opleveren en de werklast van de parketten en rechtbanken verlichten.

Het laatste wapenfeit van deze regeerperiode in spoorzaken wordt het afsluiten van de beheerscontracten tussen de Staat, enerzijds, en de NMBS en Infrabel, anderzijds. De discussies zijn nog volop aan de gang en vergen tijd. De uitdaging bestaat er evenwel in om gezamenlijk een document op te stellen dat tegemoetkomt aan de verwachtingen van de ondernemingen, maar tevens ook strookt met de visie van de Staat inzake de rol van de ondernemingen in de openbare dienstverlening en wat dit veronderstelt inzake beheer, aanbod en klantgerichtheid.

Momenteel stellen de teams alles in het werk om de zaak rond te krijgen zonder overhaast te werk te gaan. Op zichzelf beschouwd, is het streven van de minister duidelijk: de klant moet centraal blijven staan en de dienstverlening aan de klant moet de essentie vormen

Enfin, la SNCB a entamé un processus de modernisation indéniable qui permettra de relever le défi qui l'attend en 2023.

Ce gouvernement a demandé à la SNCB et à Infrabel une augmentation de la productivité de 4 %, ce qui a été réalisé.

Sur le plan financier, les chemins de fer belges ont amélioré leurs performances. En décembre, pour la première fois dans l'histoire, des élections sociales ont lieu dans une entreprise publique. Ces réalisations ont mis les chemins de fer belges sur la voie d'une gestion d'entreprise plus moderne qui accorde une place centrale au client.

Enfin, le ministre a fait du service garanti en cas de grève sur le rail une réalité, en veillant au juste équilibre entre droit de grève et droit à se rendre au travail ou à l'école. Il est à noter que tous ces changements ont été opérés dans un climat social serein.

La loi sur les amendes administratives permettra de mettre fin à l'impunité qui régnait jusqu'alors pour toutes les infractions qui n'étaient pas poursuivies. Au niveau de la ponctualité, cette nouvelle loi aura certainement un effet positif contre les faits dus à des “causes tiers”, qui sont à l'origine de retards fréquents. Le ministre fait référence aux personnes qui marchent le long des voies, au *trespassing* et à des comportements dangereux aux passages à niveau.

Cela représentera également un gain financier pour les entreprises et un allègement du travail des parquets et tribunaux.

La dernière arme de cette mandature en matière ferroviaire sera la conclusion des contrats de gestion entre l'État, d'une part, et la SNCB et Infrabel, d'autre part. Les discussions sont toujours en cours et prennent du temps. Le défi, cependant, est de travailler ensemble pour produire ensemble un document qui réponde aux attentes des entreprises, mais qui reflète également la vision de l'État sur le rôle des entreprises dans les services publics et ce que cela implique en termes de gestion, d'offre et d'orientation usager.

Les équipes mettent actuellement tout en œuvre pour aboutir, sans bâcler le travail. Dans l'absolu, la volonté du ministre est claire: le client doit rester au centre des préoccupations, le service au client au centre de la réflexion. Il en va de la pérennité et de la crédibilité du

bij reflectie. De bestendigheid en de geloofwaardigheid van de openbare dienstverlening inzake vervoer staan op het spel. De minister zal op dat vlak onverzettelijk zijn.

Wat tot slot de stiptheid betreft, heeft de minister de openbaarvervoermaatschappijen er al meermaals aan herinnerd dat ze ertoe verplicht zijn doeltreffende maatregelen te nemen om de stiptheid te verbeteren. Hij verwacht van de NMBS en van Infrabel dat ze inzetten op concrete acties met betrekking tot de gedegenheid van het vervoersplan, het prestatievermogen van het rollend materieel, het prestatievermogen van de spoorinfrastructuur, de beschikbare capaciteit aan infrastructuur, de goede organisatie van de spoorwerken, het realtime beheer van het verkeer en het incidentenbeheer. Tevens moeten ze bijzondere aandacht besteden aan maatregelen ter voorkoming van treinvertragingen die door derden worden veroorzaakt, zoals gevallen van spoorlopen of aanrijdingen van personen; in dat verband is ook overleg met de naburige spoornetwerken nodig, om de impact van vertragingsoorzaken aldaar (stakingen, werken enzovoort) op ons spoornet te beperken.

De regering formuleert die verzoeken trouwens naar aanleiding van de lopende besprekingen over de volgende beheerscontracten; ze wil namelijk de resultaten inzake stiptheid nog meer koppelen aan de variabele vergoeding voor het leidinggevend personeel van de openbaarvervoermaatschappijen.

De minister is heel teleurgesteld over de stiptheidsresultaten van het treinverkeer de afgelopen maanden. Telkens weer gaat hij met zijn team tot het uiterste om het fijne van de zaak te begrijpen. Niets is eenvoudig, maar hij zal de komende maanden de openbaarvervoermaatschappijen tot de orde blijven roepen opdat zij analyseprocessen opzetten, met als doel te begrijpen welke fenomenen stiptheidsproblemen veroorzaken en aldus structurele oplossingen te vinden zonder nieuwe problemen te creëren.

Aan aanbodzijde heeft de regering nieuwe alternatieven voor de bedrijfswagen aangeboden door de mobiliteitstoelage en het mobiliteitsbudget in het leven te roepen.

De minister heeft de weg geopend naar nieuwe mobiliteitsoplossingen. Sinds 2017 is België één van de voortrekkerslanden inzake autonome voertuigen dankzij zijn *Code of Practice* en de aanpassingen van de wegcode die testritten met autonome voertuigen op de openbare weg mogelijk maken, met name in Han-sur-Lesse en Waterloo. De minister heeft met zijn collega Alexander De Croo projecten die *open data* combineren met een aanzienlijke impact op de mobiliteit, willen bevorderen door middel van een oproep

service public en matière de transport. Le ministre sera intransigent sur ce point.

Enfin, en ce qui concerne la ponctualité, le ministre a déjà, à plusieurs reprises, rappelé aux sociétés qu'elles avaient l'obligation de mettre en œuvre des mesures efficaces afin d'améliorer la ponctualité. Il attend de la SNCB et d'Infrabel qu'elles mettent l'accent sur des actions concrètes portant sur la robustesse du plan de transport, la performance du matériel roulant, la performance de l'infrastructure ferroviaire, la capacité disponible en termes d'infrastructure, la bonne organisation des chantiers ferroviaires, la gestion du trafic en temps réel et la gestion des incidents, en accordant une attention particulière aux mesures permettant de prévenir les causes tierces des retards de train, telles que le trespassing, les heurts de personnes et la concertation avec les réseaux limitrophes afin de limiter l'impact sur notre réseau de leurs propres causes de retard (grèves, travaux, ...).

Cette demande du gouvernement se traduit actuellement dans les discussions sur les prochains contrats de gestion par une volonté de lier encore d'avantage les résultats en terme de ponctualité à la rémunération variable des cadres des entreprises.

Le ministre est très déçu des performances de ponctualité ferroviaire des derniers mois. A chaque situation, il s'investit avec son équipe pour comprendre les tenants et les aboutissants. Rien n'est simple mais il continuera pour les mois qui viennent à interpellier les sociétés pour qu'elles mettent en place des processus d'analyse, de compréhension des phénomènes qui causent des problèmes de ponctualité en vue de trouver des solutions structurelles sans créer de nouveaux problèmes.

En matière de demande de mobilité, le gouvernement a offert de nouvelles alternatives à la voiture de société en créant l'allocation de mobilité et le budget mobilité.

Le ministre a ouvert la voie pour promouvoir des solutions de mobilité nouvelles. Dès 2017, la Belgique s'est inscrite comme pays pionniers en matières de véhicules autonomes grâce à son *Code of Practice* et aux adaptations au Code de la Route pour permettre les tests de véhicules autonomes sur la voie publique, notamment à Han-sur-Lesse et Waterloo. Le ministre a voulu, avec son collègue Alexander De Croo, promouvoir au travers d'un appel à projets "Smart Mobility", des projets alliant "open data" et impact significatif sur la mobilité. Sur les

tot *Smart Mobility*-projecten. Van de 14 geselecteerde projecten zijn er 8 intermodaal, zijn er 3 bestemd voor fietsers, hebben er 2 betrekking op nieuwe vervoermiddelen (drones en elektrische steps) en betreft er één de logistiek. De minister zou die oproep willen bestendigen en herhaaldelijk willen laten plaatsvinden zodat het niet gaat om een eenmalige maatregel, maar wel degelijk om de concrete uiting van de politieke wil om te investeren in de toekomst, ten dienste van de mobiliteit en de burger.

De shift naar nieuwe voortbewegingstoestellen wordt voortgezet, dankzij duidelijk regelgevend werk. De enorme populariteit van elektrische fietsen is daarvan het duidelijke voorbeeld.

Opdat al zijn investeringen productief zouden zijn, moet een ondersteunend kader worden opgesteld met een duidelijke visie van de investeringen die noodzakelijk zijn en met een aangepaste bestuursstructuur naargelang van de aard van het uit te voeren project. Dat kan deze regering echter niet op eigen houtje bewerkstelligen.

Men moet kunnen bogen op de oplossingen die door de voertuigconstructeurs, onderzoekscentra, startups, transportoperatoren enzovoort worden aangereikt. Om de positieve uitwerking ervan te maximaliseren, is het uiterst belangrijk dat een dynamisch proactief ITS-beleid (intelligente vervoerssystemen) wordt opgezet ter stimulering van een talentvolle Belgische technologische sector in volle bloei, die resoluut efficiënte oplossingen op maat wil aanreiken.

Het is van heel groot belang dat iedereen samen – werkgevers, werknemers, openbare overheden, enzovoort –, nieuwe verplaatsingswijzen naar voren schuiven en integreren; immers, het alternatieve aanbod is er, maar is nog te weinig gekend.

De regering heeft de nodige stappen gezet op het vlak van de verkeersveiligheid.

Inzake verkeersveiligheid wil de regering het aantal verkeersdoden met 50 % terugdringen tegen 2020 (ten opzichte van 2010). In 3 jaar tijd is dat aantal in België van 762 (in 2015) naar 615 (in 2017) verkeersslachtoffers geëvolueerd, een daling van 19 % in 3 jaar. Hoewel het nog steeds te hoog is, toont dit historisch lage cijfer aan dat de inspanningen van deze regering inzake verkeersveiligheid hun vruchten blijven afwerpen.

Ter uitvoering van de aanbevelingen van de laatste Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werd in februari 2018 een belangrijk wetsontwerp ter verbetering van de verkeersveiligheid voorgelegd aan de Kamer; de tekst werd afgekondigd op 6 maart 2018.

14 projets sélectionnés, 8 sont intermodaux, 3 cyclistes, 2 concernent de nouveaux modes de transport (drones et trottinettes électriques) et un a trait à la logistique. Sa volonté est que cet appel puisse être pérennisé et s'inscrire de façon redondante dans le temps afin qu'il ne s'agisse pas d'une mesure ponctuelle, mais bien de l'expression concrète d'une volonté politique d'investir dans l'avenir, au service de la mobilité et du citoyen.

Le passage à de nouveaux engins de déplacement se poursuit, grâce à un travail réglementaire clair. L'énorme popularité des vélos électriques en est un bon exemple.

Pour que tous ses investissements soient productifs, il faut établir un cadre de soutien qui comprendrait une vision claire des investissements nécessaires et des structures de gouvernance adéquates en fonction du type de projet à réaliser. Il n'est pas possible pour ce gouvernement de le mettre en œuvre seul.

L'on a besoin des solutions proposées par les constructeurs de véhicules, les centres de recherches, les start-up, les opérateurs de transport etc. Il est primordial pour en maximiser les effets positifs de déployer une politique "ITS" (systèmes de transport intelligents) dynamique, proactive pour booster un secteur technologique belge, en pleine expansion, talentueux, déterminé à proposer des solutions efficaces et sur-mesure.

Il est essentiel que tous ensemble – employeurs, salariés, pouvoirs publics, etc. – on propose et intègre de nouveaux moyens de transport, car l'offre alternative existe, mais elle est encore trop peu connue.

Le gouvernement a pris les initiatives nécessaires dans le domaine de la sécurité routière.

L'objectif du gouvernement en matière de sécurité routière est de faire baisser le nombre de tués sur les routes de 50 % d'ici 2020 (par rapport à 2010). En 3 ans, la Belgique est passée de 762 (en 2015) à 615 victimes de la route (en 2017), soit une baisse de 19 % en 3 ans. Ce chiffre historiquement bas, bien qu'il reste trop élevé, démontre qu'en matière de sécurité routière, les efforts de ce gouvernement continuent de porter leurs fruits.

Pour concrétiser les recommandations des derniers États Généraux de la sécurité routière, un important projet de Loi relatif à l'amélioration de la sécurité routière a été présenté à la chambre en février 2018 et a été promulgué le 6 mars 2018.

Deze wet omvat 3 belangrijke maatregelen:

1. rijden onder invloed bestrijden door een verplicht alcoholslot voor mensen met een zeer hoog alcoholgehalte in het bloed vanaf 1,8 promille of, in geval van recidive, vanaf 1,2 promille.

2. wegpiraten bestrijden: het betreft maatregelen om strenger op te treden tegen chauffeurs zonder rijbewijs, mensen die rijden zonder daartoe nog het recht te hebben of die zonder verzekering rijden; al deze gedragingen houden immers nauw verband met de redenen die bepaalde mensen ertoe aanzetten vluchtmisdrijf te plegen. Wat specifiek de vluchtmisdrijven betreft, werd een gradatie opgesteld naargelang van de ernst van de fout: ongevallen met stoffelijke schade, met gewonden of met een dodelijk slachtoffer. Voor recidive werden ook strengere sancties bepaald.

3. tot slot wordt het concept van de aansprakelijkheid van de houder van de nummerplaat ingevoerd.

Inzake wegverkeer werd het ontwerp van een nieuwe wegcode gefinaliseerd. De leden van de werkgroep – samengesteld uit de federale en de gewestelijke overheden, vertegenwoordigers van de parketten, de rechtbanken, de politie, de kabinetten, kortom alle betrokken actoren – hebben er samen twee jaar of ruim 4 000 werkuren aan gewijd.

De onderhandelingen met de gewesten gaan hun laatste fase in; het is nog wachten op het advies van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De minister hoopt dat de nieuwe wegcode in het voorjaar van 2019 zal worden bekendgemaakt en op 1 januari 2021 in werking zal treden.

Ter afsluiting van dit hoofdstuk over de intermodaliteit in haar geheel, wil de minister nog even nader ingaan op het project over de interfederale visie inzake mobiliteit. Een gemeenschappelijke visie op mobiliteit lijkt de minister noodzakelijk, op zijn minst om de mobiliteitsinvesteringen van de verschillende beleidsniveaus op elkaar af te stemmen.

Het is belangrijk dat een langetermijnvisie inzake mobiliteit zowel het bestuur behelst als het mobiliteitsaanbod, de vraag naar mobiliteit en onderling overlegde intermodale strategieën. Eveneens van wezenlijk belang is dat die visie een onderdeel bevat over de nodige financieringen voor de tenuitvoerlegging ervan, waarbij elk bevoegdheidsniveau uiteraard zelf beslist over de implementatie van de aanbevelingen volgens de constitutionele verdeling van de bevoegdheden.

Cette loi comporte 3 mesures principales:

1. Lutter contre l'alcool au volant par l'introduction de l'éthylomètre antidémarrage obligatoire pour les personnes ayant un taux d'alcool très haut de l'ordre de 1,8g/l de sang ou en cas de récidive à partir de 1,2 g/l.

2. Lutter contre les pirates de la route: il s'agit des mesures visant à être plus sévères avec ceux roulant sans permis, roulant alors qu'ils ont déjà été déchu ou roulant sans assurance car ces comportements sont intimement liés aux raisons qui poussent certains individus à commettre des délits de fuite. Plus précisément sur les délits de fuite nous avons établi une gradation de la faute en cas d'accidents matériel, avec blessés ou ayant entraîné la mort d'une victime. Il a également été prévu de sanctionner plus durement les récidivistes.

3. Enfin, elle introduit la notion de responsabilité du titulaire de la plaque.

En matière routière, après deux ans et plus 4000 heures de travail de la part des participants au groupe de travail composé des administrations fédérale et régionales, des représentants des parquets, tribunaux, de la police, des cabinets, bref de l'ensemble des acteurs concernés, un projet de nouveau Code de la Route est maintenant finalisé.

Les négociations avec les Régions entrent dans une dernière phase; nous attendons toujours actuellement l'avis de la Région bruxelloise. Le ministre espère que le nouveau Code de la Route sera publié au printemps 2019 pour entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Pour clore ce chapitre consacré à l'intermodalité dans son ensemble, le ministre aimerait dire quelques mots sur le projet de Vision interfédérale de la mobilité. Adopter une vision commune de la mobilité me semble indispensable, au minimum, pour que les investissements en matière de mobilité soient coordonnés entre les différents niveaux de pouvoir.

Il est important qu'une vision de la mobilité à long terme traite à la fois de la gouvernance, de l'offre de mobilité, de la demande de mobilité, et des stratégies concertées et intermodales entre entités. Il est aussi primordial qu'elle comporte un volet traitant des financements nécessaires pour mettre en œuvre cette vision, chaque niveau de pouvoir restant bien entendu maître de la mise en œuvre des recommandations selon la répartition constitutionnelle des compétences.

Het bestuur inzake mobiliteit is uiterst versnipperd over de verschillende beleidsniveaus. Sinds de zesde staatshervorming is het nog moeilijker geworden om een gemeenschappelijke visie en dito doelstellingen te bepalen, net nu de civiele maatschappij in haar geheel smeekt om gecoördineerde acties vanwege de openbare overheden.

Wat het beheer van het mobiliteitsaanbod betreft, moet een interfederale visie een belangrijk onderdeel bevatten dat werk maakt van coördinatie tussen de verschillende exploitatieschema's en vervoersplannen van de openbaar vervoersmaatschappijen.

Een "richtschema" zou niet alleen bijdragen tot een betere afstemming van het aanbod naargelang van de behoeften en de bestaande alternatieven (zowel openbaar als privé), maar zou tevens een uitstekend instrument zijn voor het bepalen van de prioritaire investeringen die werkelijk bijdragen tot de ontwikkeling van een zogenaamde ketenmobiliteit.

Wat het beheer van de vraag betreft, dient alles in het werk te worden gesteld om de verplaatsingsbehoeften in het algemeen te verlagen, om de verplaatsingen te verschuiven naar een moment buiten de ochtend- en de avondspits, en om het gebruik aan te moedigen van de meest efficiënte vervoersmiddelen afhankelijk van de verkeersomstandigheden.

Er werden gesprekken gevoerd met de gewesten om te komen tot een interfederale visie op mobiliteit. Helaas zitten die besprekingen momenteel in een impasse. Indien men niet tot een akkoord kan komen, zal dat opnieuw ten koste van de burger gaan. De minister is steeds bereid tot gesprekken opdat het dossier tegen het einde van de regeerperiode kan worden afgerond.

Ook in het domein van de luchtvaart is de minister de toekomst aan het voorbereiden.

Het personeel van het Directoraat-generaal Luchtvaart kon worden uitgebreid dankzij een bijkomend budget dat daartoe werd vrijgemaakt. Ook hier speelt de digitalisering een rol: de eerste fases van een elektronisch platform voor verrichtingen met drones werden voorgesteld en geïmplementeerd. Begin 2019 zou ook de derde fase in werking moeten treden. Daarbij is het de bedoeling dat alle professionele dronepiloten hun administratieve verplichtingen digitaal zullen kunnen nakomen en dat de bevoegde overheden langs digitale weg de nodige vergunningen zullen kunnen afleveren.

Tevens zal de Belgische regelgeving inzake drones moeten worden aangepast aan de nieuwe Europese

La gouvernance en matière de mobilité est extrêmement morcelée entre tous les niveaux de pouvoir. Plus encore depuis la sixième réforme de l'État, il est difficile de se fixer une vision et des objectifs communs alors même que la société civile dans son ensemble réclame des actions coordonnées de la part des autorités publiques.

S'agissant de l'offre de mobilité, une vision interfédérale doit comporter un volet important concrétisant la coordination entre les différents schémas d'exploitation et plans de transport des sociétés de transport public.

Non seulement, un "schéma directeur" pourrait aider à mieux calibrer l'offre en fonction des besoins et des alternatives existantes (publiques ou privées), mais ce serait également un outil formidable pour cibler les investissements prioritaires qui contribuent réellement au développement d'une mobilité "en chaîne".

En ce qui concerne la gestion de la demande, tout doit être mis en œuvre pour réduire les besoins de déplacement en général, pour décaler les déplacements à des moments en dehors des heures de pointe du matin et du soir et pour encourager l'utilisation des moyens de transport les plus efficaces en fonction des conditions de circulation.

Les discussions ont eu lieu avec les Régions afin d'aboutir à une vision interfédérale de la mobilité. Malheureusement, les discussions sont actuellement en suspens. Si celles-ci ne parvenaient pas à aboutir, c'est le citoyen qui en pâtirait et paierait une nouvelle fois le prix. Le ministre est toujours ouvert à la discussion et le dossier pourrait aboutir d'ici la fin de la législature.

Dans le domaine de la navigation aérienne, le ministre s'est également attelé à préparer l'avenir.

La Direction générale du Transport aérien a bénéficié d'une extension de personnel à la faveur d'un budget complémentaire dégagé à cet effet. La digitalisation s'y étend là aussi: les premières phases d'une plateforme électronique pour les opérations effectuées avec des drones ont été présentées et implémentées. Le début de l'année 2019 devrait également voir entrer en vigueur la troisième phase, qui permettra aux pilotes professionnels d'un drone de remplir toutes leurs obligations administratives de façon digitale et aux administrations compétentes de délivrer les autorisations nécessaires par voie digitale.

La réglementation belge sur les drones devra également être adaptée aux nouvelles règles européennes

regels die vanaf tweeduizend negentien zullen gelden. Het Directoraat-generaal Luchtvaart maakt actief werk van de voorbereiding van deze belangrijke wijzigingen zodat ons land er klaar voor is om deze bloeiende sector verder te laten groeien. De sector zal bij de werkzaamheden worden betrokken.

De regels inzake ulm's en autogyro's zullen eveneens worden gemoderniseerd.

Er werd ook vooruitgang geboekt met betrekking tot de geluidsoverlast door vliegtuigen rond Brussel. Na een strikte selectieprocedure werd het internationale studiebureau ENVISA aangewezen om een onafhankelijke effectenstudie te verrichten. Die studie moet tegen het voorjaar van 2019 voltooid zijn. Voor het eerst in de geschiedenis van dit ingewikkelde dossier zal een onafhankelijk studiebureau een neutrale effectenstudie uitvoeren. Daarbij zal niet alleen de bestaande situatie in kaart worden gebracht, maar zullen ook enkele concrete actiepunten worden voorgesteld.

Naast de effectenstudie zal in de loop van 2019 tevens een breed overleg worden georganiseerd over het dossier van de vluchten van en naar Brussel-Nationaal.

Tot besluit stelt de minister dat in de dagelijkse activiteit van alle burgers mobiliteit centraal staat; derhalve is het nodig om met betrekking tot de verwachtingen inzake kwaliteitsvolle mobiliteit en milieu aangepaste en evenwichtige antwoorden te verstrekken.

De minister ontmoet dagelijks talrijke burgers (werkgevers, werknemers, gepensioneerden, studenten) die er individueel of op het niveau van hun onderneming, hun organisatie of hun school in zijn geslaagd een *mental shift* teweeg te brengen. Door zich te voet of met de fiets te verplaatsen, aan carpooling te doen of de trein te nemen, winnen zij tijd vergeleken met het gebruik van de individuele wagen. Die mensen hebben begrepen dat hun mobiliteit meer flexibiliteit, meer intermodaal vervoer en meer gedeelde transportmiddelen vereist. Op die manier wil de minister, samen met de volksvertegenwoordigers, werk maken van een betere, duurzame en duidelijk toekomstgerichte mobiliteit voor iedereen.

## II. — ALGEMENE BESPREKING

### A. Vragen en opmerkingen van de leden

*Mevrouw Inez De Coninck (N-VA)* constateert dat de minister veel heeft gerealiseerd, maar ook een belangrijk deel van wat in het regeerakkoord is opgenomen niet of

qui s'appliqueront à partir de 2019. La Direction générale de l'aviation prépare activement ces changements importants afin que notre pays soit prêt à développer ce secteur florissant. Le secteur sera associé aux travaux.

Les règles relatives aux ULM et aux autogires seront également modernisées.

Des avancées ont aussi été réalisées en ce qui concerne les nuisances sonores engendrées par les avions autour de Bruxelles. Au terme d'une procédure de sélection rigoureuse, le bureau d'étude international ENVISA a été désigné pour élaborer une étude d'incidences indépendante. Cette étude sera terminée pour le printemps de 2019. C'est la première fois dans l'histoire de ce dossier compliqué qu'une étude d'incidences neutre sera rédigée par un bureau d'études indépendant; non seulement, elle esquissera la situation existante, mais elle présentera aussi une série de points d'action concrets.

Outre l'étude d'impact, une large concertation sera également organisée au cours de l'année 2019 sur le dossier des vols au départ et à destination de Bruxelles National.

En conclusion, la mobilité est au cœur du quotidien de tous les citoyens et nécessitent que des réponses appropriées et équilibrées soient apportées pour répondre aux attentes en matière de qualité de la mobilité et enjeux environnementaux.

Au quotidien, le ministre rencontre de nombreux citoyens (employeurs, employés, retraités, étudiants), qui individuellement ou à l'échelle de leur entreprise, de leur organisation de leur école, ont réussi leur *"mental shift"*. Ils se déplacent à pied, en vélo, en covoiturage ou en train pour gagner du temps par rapport à la voiture individuelle. Ces personnes ont compris que leur mobilité passe par plus de flexibilité, plus d'intermodalité, plus de partage de moyens de transport. C'est de cette manière, avec vous, que le ministre envisage une meilleure mobilité pour tous, une mobilité durable et résolument tournée vers l'avenir.

## II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

### A. Questions et observations des députés

*Mme Inez De Coninck (N-VA)* constate que le ministre a accompli beaucoup de choses, mais qu'il n'a pas ou pas encore réalisé une part importante de

nog niet heeft gerealiseerd. Dat het totale aandeel van het spoor in het pendelverkeer stijgt, is zonder meer positief, maar daar staat een ernstige verslechtering van de stiptheid tegenover. Is er geen Europese uniforme standaard om de stiptheid te meten? Spelen de stiptheidsmanagers wel ten volle hun rol? De herziening van de rijpadvergoeding moet de verhoging van het treinaanbod van de NMBS mogelijk maken. Nu de schuld van Infrabel geconsolideerd is met de Staatsschuld is een hindernis opgeruimd. Toch wordt in de beleidsnota alleen gewag gemaakt van een verlaging van de rijpadvergoeding voor het goederenvervoer. Waarom wordt deze verlaging ook niet in het vooruitzicht gesteld voor het reizigersvervoer? Zal het reeds vele jaren aangekondigde beheerscontract aan het parlement worden voorgelegd voor de aanstaande verkiezingen? De grensoverschrijdende verbindingen worden in Wallonië verder uitgebouwd, dit terwijl Vlaamse spoortrajecten worden ingeperkt of afgeschaft. Vlaanderen beschikt slechts over twee lijnen naar Nederland. De indruk bestaat dat de investeringen dan ook niet op objectieve criteria die de reële noden in rekening brengen, worden gestoeld. Het dossier van de IJzeren Rijn kent al vier jaar een stilstand. Alleen een rondetafel wordt aangekondigd. Intussen zijn wel extra middelen uitgetrokken voor de lijn Athus-Mont Saint-Martin. Tussen Hasselt en Maastricht bevinden zich negen overwegen, waarvoor Infrabel geen middelen heeft. Dankzij het meerjareninvesteringsplan (MIP) zal het treinaanbod worden verruimd. De zesde staatshervorming heeft, zoals door de partij van de spreekster voorspeld, voor een versnippering van de beschikbare middelen op de verschillende beleidsniveaus gezorgd. Wordt het op te richten Observatorium van de Mobiliteit geen bijkomende instantie in een mobiliteitslandschap waar het al zo moeilijk is de bestaande instanties te laten samenwerken? Het valt te betreuren dat de beleidsnota niets meer bevat over een in te dienen zogeheten "vliegwet" en het alleen over een effectenrapport heeft dat voor maart 2019, haast op het einde van de regeerperiode, wordt verwacht. Zal de nieuwe Wegcode voor de aanstaande verkiezingen voltooid zijn? Kan de minister terugvallen op een alternatief en die maatregelen invoeren waarover geen betwisting inzake bevoegdheid bestaat? Komen de Mercuriusdatabank en het bevel tot betaling rond? Met welke landen zal de uitwisseling van gegevens aangaande overtredingen in het buitenland een feit zijn?

*De heer Laurent Devin (PS)* stelt dat de minister voor de verkiezingen van 26 mei 2019 niet alleen niets meer kan realiseren maar helaas ook geen langetermijnvisie heeft ontwikkeld op het gebied van de mobiliteit. De besparingen van 3 miljard euro hebben zwaar hun stempel gedrukt op alle inspanningen om van het spoor

ce qui est prévu dans l'accord de gouvernement. Le fait que la part globale du rail dans les déplacements domicile-lieu de travail augmente, est certes positif, mais il s'accompagne d'une grave détérioration de la ponctualité. N'existe-t-il pas de norme européenne uniforme pour mesurer la ponctualité? Les responsables de la ponctualité jouent-ils pleinement leur rôle? La révision de la redevance pour l'utilisation des sillons doit permettre d'augmenter l'offre ferroviaire de la SNCB. La consolidation de la dette d'Infrabel avec la dette de l'État a permis de lever un obstacle. Toutefois, la note de politique générale ne mentionne qu'une diminution de la redevance pour l'utilisation des sillons en faveur du transport de marchandises. Pourquoi cette réduction n'est-elle pas également envisagée pour le transport de passagers? Le contrat de gestion, annoncé depuis de nombreuses années, sera-t-il soumis au Parlement avant les prochaines élections? Les liaisons transfrontalières se développent davantage en Wallonie, tandis que des lignes ferroviaires flamandes sont limitées ou supprimées. La Flandre n'a que deux lignes vers les Pays-Bas. On a l'impression que les investissements ne sont pas fondés sur des critères objectifs tenant compte des besoins réels. Le dossier du Rhin de fer est au point mort depuis quatre ans déjà. Seule une table ronde est annoncée. Entre-temps, cependant, des fonds supplémentaires ont été alloués à la ligne Athus-Mont Saint-Martin. Il y a neuf passages à niveau entre Hasselt et Maastricht, pour lesquels Infrabel ne dispose pas de moyens. Le plan pluriannuel d'investissement (PPI) permettra d'accroître l'offre de trains. La sixième réforme de l'État, comme l'avait prédit le parti de l'intervenante, a conduit à un émiettement des moyens disponibles aux différents niveaux politiques. L'Observatoire de la mobilité qui sera mis en place ne sera-t-il pas un organe supplémentaire dans un paysage de la mobilité où il est déjà si difficile de faire travailler ensemble les organes existants? Il est regrettable que la note de politique générale ne contienne plus rien sur une "loi sur les procédures de vol" à soumettre et ne mentionne qu'un rapport d'incidences attendu pour mars 2019, presque à la fin de la législature. Le nouveau code de la route sera-t-il prêt avant les prochaines élections? Le ministre peut-il se prévaloir d'une solution de rechange et introduire les mesures ne faisant pas l'objet d'un litige en matière de compétence? La base de données Mercurius et l'ordre de paiement sont-ils prêts? Avec quels pays l'échange d'informations sur les infractions commises à l'étranger sera-t-il une réalité?

*M. Laurent Devin (PS)* indique qu'outre que le ministre ne pourra plus rien faire avant les élections du 26 mai 2019, il n'a malheureusement pas non plus développé la moindre vision à long terme dans le domaine de la mobilité. Les économies de 3 milliards d'euros ont lourdement pesé sur tous les efforts visant

de ruggengraat van het mobiliteitsbeleid te maken. Zelfs het Rekenhof onderstreept dat de besparingen voor twee jaar vertraging hebben gezorgd in de ontplooiing van het GEN. De stiptheid verslechtert sedert 2015. Niet alleen in Wallonië komt de infrastructuur in gevaar, ook in Vlaanderen worden drukbezette lijnen afgeschaft. Het meerjareninvesteringsplan (MIP), dat ten minste voor één decennium zou moeten worden opgesteld, beslaat amper drie jaar. Wellicht heeft dit te maken met de splitsingswoede van de Vlaamse nationalisten in de regering. Het “waardevolle miljard” – dat door de minister steeds wordt voorgesteld als dé remedie tegen de desastreuze effecten van de besparingen – wordt wel over twaalf jaar – tot in 2030 – uitgesmeerd. Het al vier jaar lang aangekondigde beheerscontract met de spoorbedrijven wordt al vier jaar lang uitgesteld. Wanneer zal de nieuwe Wegcode klaar zijn en hoe en op welk moment zal de bevolking ervoor gesensibiliseerd worden? De studie over het overvliegen van Brussel wordt in maart 2019 verwacht, wanneer het parlement er geen bespreking meer aan zal kunnen wijden. De herziening van de windnormen werd in 2017 nochtans reeds aangekondigd. Belgocontrol wijzigt zijn naam zonder wijziging van de wet van 1991 op de overheidsbedrijven.

*Mevrouw Gwenaëlle Grovonius (PS)* wenst een stand van zaken betreffende de aanwervingen door Infrabel en de NMBS. Klopt het dat niet alle treinbestuurders aan de taalvereisten voldoen?

*De heer Jean-Jacques Flahaux (MR)* is van oordeel dat de minister rust brengt en het mobiliteitsbeleid een nieuw elan geeft. De balans van zijn beleid is zonder meer positief te noemen. De NMBS heeft zijn aanbod in 2017 verhoogd. De minister heeft de NMBS en Infrabel beter doen samenwerken. Ook op sociaal vlak zullen de 32 000 personeelsleden van de spoorbedrijven van 4 tot 7 december 2018 voor het eerst hun 1 400 vertegenwoordigers kunnen kiezen. Het mobiliteitsbudget kan een goed alternatief zijn voor de bedrijfswagens. De stiptheid op het spoor is wel zorgelijk te noemen. Welke initiatieven zal de minister nemen inzake intelligente transportsystemen (ITS)? Intelligente tachografen zullen de oneerlijke concurrentie in het wegvervoer kunnen bestrijden, samen met tien andere Europese landen. Kan de minister daar iets meer over zeggen? Wat is de stand van zaken inzake tariefintegratie in het Brusselse? Welke zullen de voor Infrabel en de NMBS in het beheerscontract weerhouden KPI's zijn? Het “Only ETCS” wordt tegen 2025 een feit, maar hoe staat het daarmee in de buurlanden? Hoe verloopt het contact met de buitenlandse partners om het klassieke grensoverschrijdend treinverkeer nieuw leven in te blazen? Hoe kan het concurrentievermogen van het goederenvervoer per spoor worden gestimuleerd? Hoe gaat het Uitvoerend Comité van de Ministers van

à faire du rail l'épine dorsale de la politique de mobilité. Même la Cour des comptes souligne que les économies réalisées ont entraîné un retard de deux ans dans le déploiement du RER. La ponctualité s'est détériorée depuis 2015. L'infrastructure n'est pas seulement menacée en Wallonie, mais aussi en Flandre, où des lignes très fréquentées sont supprimées. Le plan d'investissement pluriannuel (PPI), qui devrait être établi pour au moins une décennie, ne couvre que trois ans. C'est sans doute lié à la rage séparatiste des nationalistes flamands du gouvernement. Le milliard vertueux – que le ministre propose toujours comme remède contre les effets désastreux des économies – sera étalé sur douze ans, jusqu'en 2030. Le contrat de gestion avec les entreprises ferroviaires, annoncé depuis quatre ans, est reporté depuis quatre ans. Quand le nouveau code de la route sera-t-il prêt et quand et comment la population sera-t-elle informée de son existence? L'étude sur le survol de Bruxelles est attendue en mars 2019, à un moment où le Parlement ne pourra plus en discuter. Or, la révision des normes de vent avait déjà été annoncée en 2017. En outre, Belgocontrol change de nom sans que la loi de 1991 sur les sociétés anonymes soit modifiée.

*Mme Gwenaëlle Grovonius (PS)* demande où en sont les recrutements chez Infrabel et à la SNCB. Est-il vrai que tous les conducteurs de train ne satisfont pas aux exigences linguistiques?

*M. Jean-Jacques Flahaux (MR)* estime que le ministre calme le jeu et donne un nouvel élan à la politique de mobilité. Le bilan de sa politique peut certainement être qualifié de positif. La SNCB a augmenté son offre en 2017. Le ministre a amélioré la coopération entre la SNCB et Infrabel. Sur le plan social, les 32 000 salariés des entreprises ferroviaires pourront en outre élire leurs 1 400 représentants, pour la première fois, entre le 4 et le 7 décembre 2018. Le budget de la mobilité peut être une bonne alternative aux voitures de société. Le manque de ponctualité des trains est cependant préoccupant. Quelles initiatives le ministre prendra-t-il concernant les systèmes de transport intelligents (STI)? Les tachygraphes intelligents permettront de lutter contre la concurrence déloyale dans le domaine du transport routier, en coopération avec dix autres pays européens. Le ministre peut-il en dire un peu plus à ce sujet? Où en est-on en ce qui concerne l'intégration tarifaire à Bruxelles? Quels seront les indicateurs de performance (KPI) retenus pour Infrabel et la SNCB dans le contrat de gestion? Le principe “ETCS uniquement” sera une réalité d'ici 2025, mais qu'en est-il dans les pays voisins? Comment les contacts avec les partenaires étrangers évoluent-ils pour revitaliser le trafic ferroviaire transfrontalier traditionnel? Comment peut-on améliorer la compétitivité du fret ferroviaire? Comment le Comité

Mobiliteit tewerk? Big data zullen steeds belangrijker worden voor de verbetering van de mobiliteit, maar hoe valt dit te rijmen met de gegevensbescherming? Hoe verloopt de samenwerking met de Gewesten en wat zijn de te overwonnen hindernissen om de nieuwe Wegcode te realiseren?

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) betreurt dat de beleidsnota van de minister weinig over verkeersveiligheid bevat. De daling van het aantal verkeersdoden is een feit, maar nog ieder jaar vallen er 615 doden, hetzij 12 iedere week. De studie in verband met de wenselijkheid van het rijbewijs-met-punten concludeerde dat er tweemaal zoveel controles dienden te worden uitgevoerd. Ook was een regeling nodig aangaande de zogeheten “mini-recidive”, dit wil zeggen: zogeheten “wegpiraten” die vaak dezelfde overtreding begaan, maar die onder de radar blijven doordat ze onmiddellijk de boete betalen. Hoe kunnen voornoemde controles, in samenspraak met de minister van Binnenlandse Zaken, opgevoerd worden? Hoe kan voornoemde “mini-recidive”, in samenspraak met het College van procureurs-generaal, worden aangepakt? Het aandeel van de zwakke weggebruikers – voetgangers, fietsers, senioren – in het totaal aantal verkeersdoden stijgt. Hoe kan deze trend in samenwerking met de Gewesten en de minister van Binnenlandse Zaken worden gekeerd? In het huidige regeerakkoord werd hier nochtans reeds op gewezen. Smart Mobility, ITS en MaaS (“Mobility as a Service”) vergen een massa gegevens, die op hun beurt applicaties kunnen stimuleren die met open data werken. Toch stoten de ontwikkelaars vaak op de onbeschikbaarheid van gegevens van overheidsbedrijven als de NMBS. Hoe kan dit probleem worden verholpen? Zal de elektronische vrachtbrief in de hele Benelux worden ingevoerd? Hoe kan de eerlijke concurrentie in het wegvervoer worden gegarandeerd? Zal het moeilijk vast te stellen inhaalverbod van vrachtwagens bij neerslag uit de Wegcode worden gehaald om op de rest van Europa te worden afgestemd? Is het negatief advies van het Vlaams Gewest aangaande de nieuwe Wegcode een struikelblok voor een algeheel akkoord? Wanneer kan het nieuwe beheerscontract met de spoorbedrijven, dat door de voorgangster van de minister voor het eerste kwartaal van 2016 werd aangekondigd, worden verwacht? Bij gebrek aan duidelijk kader kan geen efficiënt beleid worden gevoerd en kan het parlement ook zijn controlefunctie niet vervullen. De investeringsplannen moeten in alle verschillende parlementen overigens worden goedgekeurd. De NMBS legt groei cijfers van reizigers en aantal treinkilometer van meer dan 3 % voor. De ambitie van de minister is om het modale aandeel van het spoor in het personenvervoer van 8 % tot 15 % op te trekken. De capaciteit is zowel op de lijnen als in de stations thans reeds beperkt. Er is sprake van een*

*exécutif des ministres pour la mobilité fonctionne-t-il? Le traitement massif de données (Big Data) sera de plus en plus important pour améliorer la mobilité, mais comment concilier cela avec la protection des données? Comment la coopération avec les Régions se déroule-t-elle et quels sont les obstacles à surmonter pour réaliser le nouveau code de la route?*

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) regrette que la note de politique du ministre ne contienne que peu de choses sur la sécurité routière. La diminution du nombre de décès sur les routes est un fait, mais 615 personnes y meurent encore chaque année, soit 12 par semaine. L'étude sur l'opportunité d'un permis de conduire à points a conclu que deux fois plus de contrôles devraient être effectués. Elle souligne également la nécessité d'une réglementation sur le “mini-récidivisme”, c'est-à-dire pour les “pirates de la route” qui commettent souvent les mêmes infractions mais qui ne sont pas connus car ils paient immédiatement leurs amendes. Comment les contrôles pourraient-ils être accrus en concertation avec le ministre de l'Intérieur? Comment peut-on lutter contre le “mini-récidivisme” en concertation avec le Collège des procureurs généraux? La part des usagers faibles – piétons, cyclistes, personnes âgées – dans le nombre total de tués sur la route est en augmentation. Comment pourrait-on inverser cette tendance en coopération avec les Régions et le ministre de l'Intérieur? Ce point a pourtant déjà été souligné dans l'accord de gouvernement actuel. La Smart Mobility, ITS, MaaS (“Mobility as a Service”) nécessitent beaucoup de données, ce qui peut stimuler des applications alimentées par des données ouvertes. Toutefois, les développeurs se heurtent souvent à l'indisponibilité de données des entreprises publiques comme la SNCB. Comment pourrait-on résoudre ce problème? La lettre de voiture électronique sera-t-elle introduite dans tout le Benelux? Comment garantir une concurrence loyale dans le secteur du transport routier? L'interdiction de dépassement applicable aux camions en cas de précipitations, difficile à contrôler, sera-t-elle supprimée du code de la route comme dans le reste de l'Europe? L'avis négatif de la Région flamande concernant le nouveau code de la route est-il une pierre d'achoppement pour un accord global? Quand le nouveau contrat de gestion annoncé par le prédécesseur du ministre pour le premier trimestre de 2016 pourra-t-il être conclu avec les compagnies ferroviaires? En l'absence d'un cadre clair, une politique efficace ne pourra pas être menée et le Parlement ne pourra pas exercer sa fonction de contrôle. De plus, les plans d'investissement doivent être approuvés par tous les parlements. La SNCB présente des chiffres de croissance du nombre de voyageurs et du nombre de kilomètres-train de plus de 3 %. L'ambition du ministre est d'augmenter la part modale du transport par rail des personnes de 8 % à 15 %. Or, la capacité*

aangroei van 9,6 miljard reizigerskilometer. Hoe zullen de gevolgen hiervan zowel op vlak van materieel als van infrastructuur kunnen worden opgevangen? Hetzelfde geldt voor een stijging van 12 naar 20 % van het goederenvervoer, dat voor 5,8 miljard tonkilometer extra per jaar zal zorgen. Waarop zijn deze doelstellingen gebaseerd? Zijn de huidige investeringen hiervoor wel toereikend? Hoe zal men van 25 naar 15,5 % rollend materieel in onderhoud in 2019 kunnen evolueren? De drie à vier grensovergangen – Roosendaal, Weert, Maastricht en Brecht – hebben allen met problemen te kampen. De verbinding met Roosendaal kent homologatieproblemen met Nederland. De verbinding met Weert is pas effectief na de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont. Die met Maastricht met Arriva stuit op de niet-uitrusting van de Nederlandse treinen met ETCS. Zal hiervoor niet een nieuw koninklijk besluit moeten worden uitgevaardigd? Tot slot blijft de Benelux trein – de hst-verbinding via Noorderkempem en Breda – een zorgenkind, omdat hij vaak wordt afgeschaft of vertraagd. Bestaat de oplossing er hier niet in extra pendeltreinen in te zetten? Na de consolidatie van de schuld van Infrabel met de Staatsschuld zou een verlaging van de rijpadvergoeding een verhoging van het treinaanbod mogelijk moeten maken. Voor 2023 gaat 35 % van het spoorpersoneel met pensioen, waardoor meer dan 6 000 vacatures vrijkomen. Hoe zullen die worden opgevuld? Welke voorbereidende maatregelen neemt de minister in het raam van het vierde spoorwegpakket?

*De heer Veli Yüksel (CD&V)* vraagt zich af welke visie de minister erop nahoudt voor het spoor nadat de PNR (de registratie van passagiers) in de luchtvaart een feit is geworden. Hoe staat het met de hervorming van de handelaarsplaten? Waarom maakt de beleidsnota geen gewag van de vliegroutes? Hoe wordt thans de lawaaihinder gecontroleerd? Wat is de kostprijs van een onafhankelijk controleorgaan? Heeft Belgocontrol reeds een nieuw ontwerp van samenwerkingsakkoord? Op welke dienstverlening kunnen de gewestelijke vliegvelden rekenen? Overweegt België net als Nederland ook een belasting op luchtvervuiling en lawaaihinder te verrekenen in vliegtuigbiljetten?

*Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld)* stelt dat “data het nieuwe asfalt” is geworden. Er moet volop worden ingezet op MaaS (“Mobility as a Service”). Daarvoor is investeren in datavergaring essentieel. Zijn er wel genoeg middelen om Smart Mobility te realiseren? De doelstelling om het aantal verkeersdoden tegen 2020 tegenover 2010 te halveren, moet absoluut worden gehaald. Het is frustrerend dat beheerscontract noch samenwerkingsakkoord aangaande het spoor in het

est déjà limitée tant sur les lignes que dans les gares. Il est question d’une augmentation de 9,6 milliards de kilomètres-voyageurs. Comment les conséquences de cette augmentation seront-elles gérées en matière d’équipements et d’infrastructure? Il en va de même pour une augmentation du transport de marchandises de 12 à 20 %, qui ajoutera 5,8 milliards de tonnes-kilomètres par an. Sur quoi ces objectifs se fondent-ils? Les investissements actuels sont-ils suffisants à cet égard? Comment va-t-on passer de 25 à 15,5 % de matériel roulant en maintenance en 2019? Les trois ou quatre points de passage frontaliers – Roosendaal, Weert, Maastricht et Brecht – ont tous des problèmes. La liaison avec Roosendaal présente des problèmes d’homologation avec les Pays-Bas. La liaison avec Weert ne sera effective qu’après l’électrification de la ligne Mol-Hamont. La liaison avec Maastricht par Arriva bute sur le non-équipement des trains hollandais avec l’ETCS. Ne sera-t-il pas nécessaire de prendre un nouvel arrêté royal à cet effet? Enfin, le train Benelux – liaison TGV via Noorderkempem et Breda – reste problématique car il est souvent supprimé ou retardé. La solution ne serait-elle pas de prévoir des trains supplémentaires aux heures de pointe? Après la consolidation de la dette d’Infrabel avec la dette de l’État, la réduction de la redevance due pour l’utilisation des sillons devrait permettre d’augmenter le nombre de trains proposés. D’ici 2023, 35 % du personnel ferroviaire prendra sa retraite, libérant ainsi plus de 6 000 postes. Comment ces postes seront-ils occupés? Quelles mesures préparatoires le ministre prend-il dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire?

*M. Veli Yüksel (CD&V)* demande comment le ministre envisage le transport ferroviaire après l’adoption du PNR (enregistrement des passagers), aujourd’hui acquis, dans le secteur de la navigation aérienne. Où en est la réforme des plaques destinées aux marchands? Pourquoi la note de politique ne mentionne-t-elle pas les routes aériennes? Comment la pollution sonore est-elle aujourd’hui contrôlée? Quel est le coût d’un organisme de contrôle indépendant? Belgocontrol a-t-elle déjà un nouveau projet d’accord de coopération? Sur quels services les aéroports régionaux peuvent-ils compter? La Belgique envisage-t-elle, comme les Pays-Bas, d’inclure une taxe sur la pollution atmosphérique et sonore dans les billets d’avion?

*Mme Nele Lijnen (Open Vld)* déclare que “les données sont devenues le nouvel asphalte” et qu’il faut miser pleinement sur la MaaS (“Mobility as a Service”), pour laquelle il sera essentiel d’investir dans la collecte de données. Y a-t-il suffisamment de ressources pour réaliser *Smart Mobility*? L’objectif de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes d’ici 2020 par rapport à 2010 doit absolument être atteint. Il est frustrant de constater que ni le contrat de gestion ni l’accord de

parlement kunnen worden besproken. Voor wat de slechte stiptheidscijfers betreft, zullen de ceo's, de lijnmanagers en de stiptheidsverantwoordelijken van beide spoorbedrijven in de commissie aan de tand worden gevoeld. Incidenten op het spoor vertragen het treinverkeer aanzienlijk, ook al omdat de politie en het parket zijn werk moet doen. Het behoort dan ook deze instanties te betrekken bij het plan om de stiptheid te verbeteren. Het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet in meer roltrappen en liften, maar wanneer deze defect zijn, stelt zich vaak een probleem. Zal daar in het concept van het standaardstation terdege rekening mee worden gehouden? Zullen ook de zogeheten "Treinpunten" – waar in deze commissie een resolutie over werd goedgekeurd (DOC 54 2284 & 2125) – in dit concept worden opgenomen? Hoe zal de rijpadvergoeding worden herzien zodat het regionaal vervoer niet benadeeld wordt, het goederenvervoer niet ontmoedigd en het reizigersvervoer kan worden verruimd? Hebben de 6 KPI's voor de NMBS en de 4 KPI's voor de Infrabel een invloed op het feit dat het beheerscontract nog altijd uitblijft? Welke zijn de concrete initiatieven van de minister om de zogeheten "drielandentrein" van Maastricht naar Luik te laten rijden in de wetenschap dat Arriva geen ETCS heeft geïnstalleerd op zijn rijtuiten en vanaf 2025 alle rijtuiten op Belgisch grondgebied met ETCS uitgerust moeten zijn? De spreekster dringt er bij de minister op aan werk te maken van de museumlijnen. In het Directoraat-Generaal Luchtvaart maakt een budgetverhoging van 8,7 miljoen euro het mogelijk 31 personen aan te werven. Hoe staat het met et afleveren van vergunningen voor drones? Waarom wordt geen geschikte directeur-generaal gevonden? Moet ingevolge de naamsverandering van Belgocontrol geen wetwijziging worden doorgevoerd? Wat is de timing van het samenwerkingsakkoord dat het akkoord van 1989 moet vervangen? In 2019 wordt het koninklijk besluit inzake drones herzien. Wat is hiervan de timing?

*De heer David Geerts (sp.a)* merkt op dat de inleiding van de beleidsnota van de minister het mobiliteitsbeleid van de huidige regering op de korrel lijkt te nemen. De besparingen op mobiliteit dragen alleszins bij tot immobiliteit. Het is niet de Wet van Murphy ("Al wat verkeerd kan gaan, gaat verkeerd!"), maar de Wet van de regering-Michel die op een ogenblik dat moet worden geïnvesteerd, bespaart. Eén flagrant effect daarvan is de aanzienlijke verslechtering van de stiptheid. Het aantal reizigerskilometer stijgt, de dotatie evenwel niet, en dat wrekt zich. De ambitie om het pendelverkeer van 8 naar 15 % op te trekken is zeker goed, maar welke middelen worden daarvoor ingezet? Ook het "waardevolle miljard" is een goede zaak, maar lijkt toch

coöperatie op de spoorlijnen niet kunnen worden besproken. En wat de slechte stiptheidscijfers betreft, zullen de ceo's, de lijnmanagers en de stiptheidsverantwoordelijken van beide spoorbedrijven in de commissie aan de tand worden gevoeld. Incidenten op het spoor vertragen het treinverkeer aanzienlijk, ook al omdat de politie en het parket zijn werk moet doen. Het behoort dan ook deze instanties te betrekken bij het plan om de stiptheid te verbeteren. Het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorziet in meer roltrappen en liften, maar wanneer deze defect zijn, stelt zich vaak een probleem. Zal daar in het concept van het standaardstation terdege rekening mee worden gehouden? Zullen ook de zogeheten "Treinpunten" – waar in deze commissie een resolutie over werd goedgekeurd (DOC 54 2284 & 2125) – in dit concept worden opgenomen? Hoe zal de rijpadvergoeding worden herzien zodat het regionaal vervoer niet benadeeld wordt, het goederenvervoer niet ontmoedigd en het reizigersvervoer kan worden verruimd? Hebben de 6 KPI's voor de NMBS en de 4 KPI's voor de Infrabel een invloed op het feit dat het beheerscontract nog altijd uitblijft? Welke zijn de concrete initiatieven van de minister om de zogeheten "drielandentrein" van Maastricht naar Luik te laten rijden in de wetenschap dat Arriva geen ETCS heeft geïnstalleerd op zijn rijtuiten en vanaf 2025 alle rijtuiten op Belgisch grondgebied met ETCS uitgerust moeten zijn? De spreekster dringt er bij de minister op aan werk te maken van de museumlijnen. In het Directoraat-Generaal Luchtvaart maakt een budgetverhoging van 8,7 miljoen euro het mogelijk 31 personen aan te werven. Hoe staat het met et afleveren van vergunningen voor drones? Waarom wordt geen geschikte directeur-generaal gevonden? Moet ingevolge de naamsverandering van Belgocontrol geen wetwijziging worden doorgevoerd? Wat is de timing van het samenwerkingsakkoord dat het akkoord van 1989 moet vervangen? In 2019 wordt het koninklijk besluit inzake drones herzien. Wat is hiervan de timing?

*M. David Geerts (sp.a)* fait observer que l'introduction de la note de politique générale du ministre semble critiquer la politique de mobilité du gouvernement actuel. Les économies réalisées sur la mobilité contribuent en tout cas à l'immobilité. Ce n'est pas la loi de Murphy ("Tout ce qui peut mal tourner, tourne mal!"), mais la loi du gouvernement Michel, qui économise quand il faut investir. L'un des effets flagrants de cette politique est la dégradation considérable de la ponctualité. Le nombre de passagers-kilomètres augmente, mais pas la dotation, cela se paie. L'ambition de porter le trafic pendulaire de 8 % à 15 % est certainement bonne, mais quels seront les moyens engagés? Le milliard vertueux est également une bonne chose, mais semble être

meer een pleister op een houten been te zijn. Niet de consolidatie van de schuld van Infrabel is essentieel, wel de dotatie, onder meer voor onderhoud. De toestand is dermate verslechterd dat zelfs indien opnieuw veel middelen naar Infrabel en de NMBS zouden vloeien, toch nauwelijks verbetering zou intreden. Sommige verbindingen zijn slechter dan een halve eeuw geleden. Aangaande de stiptheid stelde Arthur D. Little tien jaar geleden reeds honderd maatregelen voor. Wat is hiervan de impact geweest? Wat zal de impact op zowel het goederenvervoer als het reizigersvervoer zijn na de herzien van de rijpadvergoeding? Waarom ligt vandaag nog geen beheerscontract – waarvan de inhoud in de pers weleens selectief gelekt wordt, terwijl het parlement niet op de hoogte wordt gebracht – voor? Waarom is de uitrol van ETCS vertraagd? Wanneer wordt het meerjareninvesteringsplan (MIP) effectief uitgevoerd? Wat de verkeersveiligheid betreft, is de spreker het volmondig eens met de doelstelling het aantal verkeersdoden op tien jaar tijd tegen 2020 te hebben gehalveerd, maar hij maakt zich zorgen over het groeiend aandeel zwakke weggebruikers en senioren die het slachtoffer worden van dodelijke verkeersongelukken. Welke maatregelen – zoals conflictvrije kruispunten, aanpassing van vrachtwagens, enzovoort – worden in deze overwogen? Hoe worden de regionale vliegvelden beveiligd? Moet de naamsverandering van Belgocontrol niet via een wijziging van de wet op de overheidsbedrijven van 1991? De spreker zit al vijftien jaar in het parlement en het is de allereerste keer dat in een beleidsnota ondanks het voortbestaan van de lawaaihinder geen gewag meer wordt gemaakt van een toch zo noodzakelijke zogehe-  
ten “Vliegwet”.

*De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen)* vindt het on-gehoord dat het parlement de begroting van het spoor zal goedkeuren zonder kennis te hebben kunnen nemen van het nieuwe beheerscontract dat de begroting moet omkaderen. De spreker vraagt zich af of deze zoveelste vertraging niet veeleer te maken heeft met het herzieningsproces van de rijpadvergoeding. De consolidatie van de schuld van Infrabel met de Staatsschuld zal sowieso een voorspelbare negatieve impact hebben op de dotatie. Er kan worden gediscussieerd over hoeveel miljard de besparingen wel bedragen. Indien men ervan uitgaat dat de vorige regering één miljard euro besparingen heeft opgelegd en de huidige regering 2 miljard euro, dat dan weer door een “waardevol miljard” werd getemperd, blijft deze regering toch één miljard euro besparen terwijl er net nu moet worden geïnvesteerd. De doelstellingen van de minister – 30 % minder congestie, halvering op tien jaar van het aantal verkeersdoden, het optrekken tot 15 % van het aandeel van het pendelverkeer en tot 20 % van het aandeel van het goederenvervoer – zijn lovenswaardig, maar welke middelen

davantage un emplâtre sur une jambe de bois. Ce n'est pas la consolidation de la dette d'Infrabel qui est essentielle, mais la dotation, notamment pour la maintenance. La situation s'est tellement détériorée que, même si Infrabel et la SNCB recevaient à nouveau d'importants moyens, il y aurait quand même peu d'amélioration. Certaines lignes sont pires qu'il y a un demi-siècle. En ce qui concerne la ponctualité, Arthur D. Little a proposé cent mesures il y a dix ans. Quel en a été l'impact? Quel sera l'impact de la révision de la redevance pour l'utilisation des sillons sur le transport de marchandises et de voyageurs? Pourquoi n'avons-nous toujours pas de contrat de gestion devant nous aujourd'hui – contrat dont le contenu fait parfois l'objet de fuites sélectives dans la presse, sans que le Parlement soit informé? Pourquoi le déploiement de l'ETCS est-il retardé? Quand le plan d'investissement pluriannuel (PPI) sera-t-il effectivement mis en œuvre? En ce qui concerne la sécurité routière, l'intervenant souscrit pleinement à l'objectif de réduire de moitié le nombre de tués sur la route d'ici 2020, mais il se dit préoccupé par la proportion croissante d'usagers faibles et de personnes âgées qui sont victimes d'accidents mortels de la route. Quelles sont les mesures envisagées dans ce contexte, telles que des carrefours sans conflit, l'adaptation des camions, etc. Comment les aéroports régionaux sont-ils sécurisés? Le changement de nom de Belgocontrol ne devrait-il pas s'effectuer par une modification de la loi de 1991 sur les entreprises publiques? L'intervenant siège au Parlement depuis 15 ans et c'est la toute première fois qu'une note de politique générale ne fait pas mention d'une “loi sur les procédures de vol”, loi pourtant bien nécessaire étant donné la persistance des nuisances sonores.

Pour *M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen)*, il est inconcevable que le Parlement s'apprête à adopter le budget des chemins de fer sans avoir pu prendre connaissance du nouveau contrat de gestion qui doit encadrer le budget. L'intervenant se demande si ce nouveau retard n'est pas plutôt lié à la procédure de révision de la redevance pour l'utilisation des sillons. La consolidation de la dette d'Infrabel dans la dette de l'État aura de toute façon une incidence négative prévisible sur la dotation. On peut discuter du nombre de milliards qu'atteindront les économies. Si l'on part du principe que le gouvernement précédent a imposé un milliard d'euros d'économies et le gouvernement actuel deux milliards, tempérés par un milliard d'euros vertueux, ce gouvernement continue donc à économiser un milliard d'euros alors qu'il est censé investir. Les objectifs du ministre – réduction des embouteillages de 30 %, réduction de moitié du nombre de morts sur les routes en dix ans, augmentation à 15 % de la part du trafic pendulaire et à 20 % de la part du transport de marchandises – sont louables, mais quels sont les moyens dégagés pour les atteindre?

staan daartegenover? Het mobiliteitsbeleid is dermate verweven dat sommigen het willen regionaliseren, terwijl anderen – zoals de partij van de spreker – het willen herfederaliseren. Het Observatorium kan een goed beleidsinstrument zijn om de modal shift te ondersteunen. Waarom heeft het Brussels Gewest het samenwerkingsakkoord over mobiliteit niet goedgekeurd? “ETCS Only” zal voor 2025 door Infrabel worden gehaald, maar kan de NMBS volgen? In het verleden heeft de vorige ceo van de NMBS hieromtrent twijfels geuit. Het is goed dat een Zwitserse consultant tegen eind 2019 een inventaris zal opmaken van het spoorwegnet met het oog op capaciteitsbehoud, maar zullen de maatregelen nodig voor dit capaciteitsbehoud wel volgen? De tariefintegratie staat nergens vermeld in de beleidsnota terwijl dit voor de intermodaliteit van cruciaal belang is. Blokkeert het Vlaams Gewest de nieuwe Wegcode? In de bijzondere commissie “Terroristische Aanslagen” werd aanbevolen dat de beveiliging van de nationale luchthaven zou worden overgedragen van Brussels Airport aan het Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV). Werd deze aanbeveling in praktijk gebracht?

*Mevrouw Anne-Catherine Goffinet (cdH)* benadrukt dat de minister van Mobiliteit zelf toegeeft dat de mobiliteit verslechtert. Hij kan dan ook, al zijn felle inspanningen en goede doelstellingen ten spijt, geen positieve balans voorleggen. Het ontbreekt de minister aan een langetermijnvisie op mobiliteit. De problemen stapelen zich evenwel ook op korte termijn op. Het GEN is twee jaar vertraagd, de door de regering opgelegde besparingen hebben zowel Infrabel als de NMBS – die voor 2014 goed boerden – fel gehandicapt. Het spoorwegnet kan door onderfinanciering zelfs niet onderhouden worden, laat staan uitgebreid. Er wordt weliswaar een inventaris van het spoorwegnet in het vooruitzicht gesteld, maar met welke middelen zal dat net ook effectief onderhouden kunnen worden? Infrabel klaagt erover dat de nieuwe veiligheidsvoorschriften van de DVIS de werkzaamheden op de spoorlijnen fel bemoeilijken en er zelfs toe leiden dat de eerste en de laatste trein moet worden afgeschaft. Hoe staat het trouwens met de massificering van de werkzaamheden? Wat heeft de minister ondernomen om de samenwerking tussen Infrabel en de NMBS te verbeteren? Hoe verloopt de standaardisering van de stations als men weet dat alle perrons tot 76 centimeter worden verhoogd maar de opstappen van de M7's veel lager zijn? Het treinaanbod is verruimd maar de stiptheid gekelderde. Welke KPI's werden aangaande de stiptheid in het steeds weer aangekondigde maar nog altijd uitblijvende beheerscontract ingeschreven? Het is lovenswaardig het aandeel van het reizigersvervoer van 8 naar 15 % en dat van het goederenvervoer van 12 naar 20 % te willen optrekken, maar welke middelen worden daar tegenovergesteld gezien dit de verdubbeling van de frequentie impliceert? Op 3 % van de spoorlijnen is

La politique de mobilité est tellement entremêlée que certains entendent la régionaliser, alors que d'autres – comme le parti de l'intervenant – prônent une refédéralisation. L'Observatoire peut être un instrument politique utile pour promouvoir le transfert modal. Pourquoi la Région de Bruxelles-Capitale n'a-t-elle pas approuvé l'accord de coopération en matière de mobilité? Infrabel atteindra l'objectif “ETCS uniquement” en 2025, mais la SNCB suivra-t-elle? Par le passé, l'ancien CEO de la SNCB a émis des doutes à ce sujet. Le membre se réjouit qu'un consultant suisse dresse l'inventaire, d'ici à 2019, du réseau ferroviaire en vue du maintien de la capacité, mais les mesures nécessaires au maintien de cette capacité suivront-elles? L'intégration tarifaire n'est mentionnée nulle part dans la note de politique générale, alors qu'elle est cruciale à l'intermodalité. La Région flamande bloque-t-elle le nouveau code de la route? La commission spéciale “Attentats terroristes” a recommandé que la surveillance de l'aéroport national soit transférée de Brussels Airport à la Direction générale Transport aérien (DGTA). Cette recommandation a-t-elle été mise en pratique?

*Mme Anne-Catherine Goffinet (cdH)* souligne que le ministre de la Mobilité reconnaît lui-même que la mobilité se détériore. Par conséquent, malgré tous ses efforts intenses et ses nobles objectifs, il ne peut présenter un bilan positif. Le ministre ne dispose pas de vision à long terme en matière de mobilité. Les problèmes s'accumulent toutefois aussi à court terme. Le RER est retardé de deux ans, les économies imposées par le gouvernement ont fortement handicapé tant Infrabel que la SNCB dont les performances étaient bonnes avant 2014. Le réseau ferroviaire ne peut même pas être entretenu, et encore moins étendu, en raison du sous-financement. Il est vrai qu'un inventaire du réseau ferroviaire est prévu, mais quels moyens seront utilisés pour l'entretenir efficacement? Infrabel se plaint du fait que les nouvelles règles de sécurité du SSICF compliquent considérablement les travaux sur les lignes et ont même pour effet que le premier et le dernier train doivent être supprimés. Qu'en est-il d'ailleurs de la massification des travaux? Qu'a entrepris le ministre pour améliorer la coopération entre Infrabel et la SNCB? Comment progresse la standardisation des gares lorsque l'on sait que toutes les quais sont portés à 76 centimètres mais que les marchepieds des M7 sont beaucoup plus bas? L'offre de trains est élargie, mais la ponctualité s'effondre. Quels indicateurs clés de performance (KPI) concernant la ponctualité ont été inscrits dans le contrat de gestion qui est sans cesse annoncé mais qui se fait toujours attendre? Il est louable de vouloir augmenter la part du transport de passagers de 8 % à 15 % et celle du transport de marchandises de 12 % à 20 %, mais quels sont les moyens prévus pour y faire face, étant donné que cela implique un doublement de la

de reistijd verkort maar op lijn 162 deed men er voor de Eerste Wereldoorlog tussen Brussel en Aarlen drie uur over, vandaag twee uur achttien minuten: ondanks de verbeterde technologie en de investeringen van het verleden betekent dit nauwelijks twee minuten winst. Het "waardevolle miljard" is geen afdoende oplossing, want het spoorwegnet wordt steeds stroever. Intussen werd wel 2 miljard euro meer accijnzen geïnd. Ook is er na vier jaar nog altijd geen oplossing voor de beperking van het aantal bedrijfswagens. Het Uitvoerend Comité van de Ministers van Mobiliteit komt wel samen, maar beslissingen blijven uit. De Belgische Staat besteedt amper 0,6 % van het bruto nationaal inkomen aan vervoer terwijl het Europees gemiddelde volgens Eurostat 1 % bedraagt. Dit aandeel is recent nog verlaagd. Zal de verlaging van de infrastructuurvergoeding niet uitmonden in minder inkomsten voor de NMBS? Kan het rapport van de consultant aangaande het Interfederaal Mobiliteitspact openbaar worden gemaakt? Welke thema's werden hierbij geïdentificeerd? Wat staat het oprichten van het Observatorium van de Mobiliteit in de weg? De spreekster pleit voor een voorstel van resolutie dat de coördinatie tussen federale en regionale ministers zou versterken. Roadshows om het Vervoerplan 2020-2023 aan de bevolking voor te stellen zijn een maat voor niets indien geen werk wordt gemaakt van eenheidstarieven. Kan de minister zijn invloed niet aanwenden om de homologatieproblemen die zich stellen voor de lijn tussen België en Luxemburg uit de weg te ruimen? Die verbinding is cruciaal, zowel voor de lijn Brussel-Luxemburg als voor het goederenvervoer. Hoe kan de minister beweren dat België een voorloper is op het gebied van de totale uitrol van ETCS voor 2025 als men weet dat Luxemburg reeds dit jaar de totale uitrol van ETCS heeft gerealiseerd? Om Smart Mobility te realiseren, zijn te weinig data voorhanden. De spreekster pleit dan ook voor de oprichting van een Kruispuntbank Mobiliteit met een open-databaseid. Welke maatregelen heeft de minister genomen en welke overweegt hij met het oog op de openstelling van het reizigersvervoer ingevolge het vierde spoorwegpakket? Welke zijn de meningsverschillen in de schoot van de werkgroep die de nieuwe Wegcode heeft voorbereid? Zal de minister een oplossing vinden voor het overvliegen van het Brussels Gewest voor het einde van deze regeerperiode?

fréquence? Le temps de parcours a été réduit sur 3 % des lignes ferroviaires, mais sur la ligne 162, le trajet entre Bruxelles et Arlon durait trois heures avant la Première Guerre mondiale tandis qu'il faut aujourd'hui deux heures cinquante-huit minutes: malgré l'amélioration technologique et les investissements du passé, cela représente un gain d'à peine deux minutes. Le milliard vertueux n'est pas une solution satisfaisante, car le réseau ferroviaire se grippe de plus en plus. Entre-temps, 2 milliards d'euros d'accises supplémentaires ont toutefois été perçus. Après quatre ans, il n'y a toujours pas de solution non plus pour limiter le nombre de voitures de société. Malgré les réunions du Comité exécutif des ministres de la Mobilité, les décisions ne sont pas prises. L'État belge consacre à peine 0,6 % de son revenu national brut aux transports, alors que la moyenne européenne, selon Eurostat, est de 1 %. Cette part a encore été réduite récemment. La réduction de la redevance d'infrastructure n'entraînera-t-elle pas une diminution des recettes de la SNCB? Le rapport du consultant sur le Pacte interfédéral de Mobilité peut-il être rendu public? Quels thèmes ont été identifiés à cet égard? Quels sont les obstacles à la mise en place de l'Observatoire de la mobilité? L'intervenante plaide en faveur d'une proposition de résolution qui renforcerait la coordination entre les ministres fédéral et régionaux. Les roadshows en vue de présenter le Plan de transport 2020-2023 à la population ne servent à rien si on ne s'emploie pas à mettre en place des tarifs unitaires. Le ministre ne pourrait-il pas user de son influence pour éliminer les problèmes d'homologation qui se posent pour la ligne entre la Belgique et le Luxembourg? Cette liaison est cruciale, tant pour la ligne Bruxelles-Luxembourg que pour le transport de marchandises. Comment le ministre peut-il affirmer que la Belgique est un précurseur dans le déploiement total de l'ETCS prévu pour 2025, sachant que le Luxembourg en a déjà réalisé le déploiement total cette année? Trop peu de données sont disponibles pour réaliser la *Smart Mobility*. L'intervenante plaide donc en faveur de la création d'une Banque-Carrefour de la Mobilité en prévoyant une politique ouverte en matière de données. Quelles mesures le ministre a-t-il prises et quelles mesures envisage-t-il en vue de l'ouverture du transport de voyageurs à la suite du quatrième paquet ferroviaire? Quelles sont les divergences d'opinion au sein du groupe de travail qui a préparé le nouveau code de la route? Le ministre trouvera-t-il une solution pour le survol de la Région de Bruxelles-Capitale avant la fin de cette législature?

## B. Antwoorden van de minister

### 1. Mobiliteit (algemeen)

#### Doelstellingen

De doelstellingen inzake mobiliteit om een modal shift te realiseren, moeten noodzakelijkerwijs ambitieus zijn. Om het aandeel van het spoor in het pendelverkeer op te trekken tot 15 % zou de volgende regering nog één miljard euro extra moeten vrijmaken. Er moet steeds een onderscheid gemaakt worden tussen stedelijke, rurale en randstedelijke mobiliteit. De hele economie alsook alle burgers hebben belang bij een verbeterde mobiliteit. Alle beleidsniveaus moeten hiertoe bijdragen en hun samenwerking stroomlijnen.

#### Uitvoerend comité mobiliteitsministers

Sedert 2016 heeft dit comité bestaande uit de vier mobiliteitsministers en hun respectieve kabinetschefs een tiental keer vergaderd met de wil om akkoorden te sluiten. Voor wat de Interfederaal Visie op Mobiliteit betreft werd het advies van alle Gewesten gevraagd.

#### Overkoepelend samenwerkingsakkoord

Het globale samenwerkingsakkoord is door alle partijen getekend. De Waalse en Vlaamse Gewesten hebben de minister bevestigd dat ze eerlang voor hun respectieve Parlementen het goedkeuringsdecreet zullen voorleggen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft niets bevestigd aangaande zijn wil om gauw zijn goedkeuringsdecreet voor zijn Parlement voor te leggen. Wat het samenwerkingsakkoord betreffende de uitvoering van het GEN betreft, treuzelt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – dat nochtans baat heeft bij dat akkoord – reeds twee weken.

#### Observatorium van de Mobiliteit

De mobiliteitsproblemen stoppen niet aan de grenzen van de Gewesten. De autosnelwegen tussen Luik en Antwerpen of tussen Doornik en Rijsel zijn grensoverschrijdend. Het is dan ook van het uiterste belang alle data te kunnen verzamelen. Dit kan ofwel binnen het Nationaal Instituut voor Statistiek (NIS), ofwel door een Kruispuntbank specifiek voor mobiliteit, die deze data vervolgens als open data kan verspreiden. Het gaat hier om data van alle operatoren, niet alleen die van de openbare diensten. Momenteel bestaat er geen enkel platform die al deze data integreert. Indien de overheid niet in deze mogelijkheid van datavergaring voorziet,

## B. Réponses du ministre

### 1. Mobilité (en général)

#### Objectifs

Les objectifs visant à réaliser un transfert modal en matière de mobilité doivent nécessairement être ambitieux. Afin de relever la part du rail à 15 % des déplacements pendulaires, le prochain gouvernement pourrait encore devoir dégager un montant supplémentaire d'un milliard d'euros. Il s'agit toujours d'opérer une distinction entre la mobilité urbaine, rurale et périurbaine. L'ensemble de l'économie et des citoyens profiterait d'une amélioration de la mobilité. Tous les niveaux de pouvoir doivent y contribuer et dynamiser leur coopération.

#### Comité exécutif des ministres de la Mobilité

Depuis 2016, ce comité, composé des quatre ministres de la Mobilité et de leurs chefs de cabinet respectifs, a tenu une dizaine de réunions dans le but de conclure des accords. En ce qui concerne la vision interfédérale de la mobilité, toutes les Régions ont été invitées à communiquer leur avis.

#### Accord de coopération global

L'accord de coopération global a été signé par toutes les parties. Les Régions wallonne et flamande ont confirmé au ministre qu'elles allaient déposer prochainement leur décret d'assentiment devant leur Parlement respectif. La Région Bruxelles-Capitale n'a pas communiqué de retour sur leur volonté d'inscrire rapidement leur décret d'assentiment devant son Parlement. Pour ce qui est de l'Accord de coopération d'Exécution RER, la Région Bruxelles-Capitale - qui tirera pourtant profit de cet accord - tergiverse depuis plus de deux semaines maintenant.

#### Observatoire de la Mobilité

Les problèmes de mobilité ne s'arrêtent pas aux frontières des Régions. Les autoroutes reliant Liège et Anvers ou Tournai et Lille sont transfrontalières. Aussi la collecte de toutes les données revêt-elle la plus haute importance. Cela peut se faire dans le cadre de l'Institut national de statistique (INS) ou par une Banque carrefour spécifique pour la mobilité, qui peut ensuite diffuser ces données en tant qu'*open data*. Il s'agit en l'espèce des données de l'ensemble des opérateurs, et non uniquement de celles des services publics. Il n'existe actuellement aucune plateforme intégrant l'ensemble de ces données. Si l'autorité ne crée pas cette possibilité

zullen de GAFA's (Google Amazon Facebook Apple) de oplossingen doordrukken.

#### Big data

Om in dit dossier vooruitgang te boeken, is eerst en vooral de toestemming van de operatoren vereist.

#### Mobiliteitsbudget

Over het aantal bedrijfswagens bestaan nog geen betrouwbare statistieken.

#### Tariefintegratie

Behalve in het Brusselse – waar het Stuurcomité tussen 2003 en 2014 geen enkele vooruitgang heeft geboekt – is de tariefintegratie van de NMBS, de TEC en De Lijn onder meer via de City Pass sedert 2017 in Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi gerealiseerd.

#### PNR

Luchtvaartmaatschappijen nemen deel aan deze registratie. Voor het spoor en de bus geldt een protocol met Binnenlandse Zaken. De Eurostar wordt sowieso streng gecontroleerd, de Thalys en de overige internationale treinen niet.

### 2. *Spoorvervoer*

#### Besparingen

De vorige regering heeft één miljard euro bespaard en een meerjareninvesteringsplan (MIP) opgesteld dat niet gefinancierd was. De huidige regering heeft beslist 1,2 miljard euro te besparen, maar de minister bekwam de vrijmaking van een “waardevol miljard”. Er kan dus absoluut geen sprake van zijn dat het totaal der besparingen drie miljard euro bedraagt. De dotatie is op vijf jaar tijd gereduceerd van 14,9 miljard euro naar 13,6 miljard euro, maar men mag het “waardevolle miljard” voor werkzaamheden niet uit het oog verliezen en het feit dat Vlaanderen en Wallonië thans ook een bijdrage leveren. Om alle misverstanden te vermijden, wordt de tabel der dotaties nogmaals als bijlage toegevoegd.

#### Meerjareninvesteringsplan (MIP)/(SMIP)

Een dergelijke monsterinvestering – behalve voor de Diabolo, bijvoorbeeld – is nooit eerder gebeurd. Uiteraard zullen de effecten hiervan pas de volgende jaren tastbaar zijn.

de collecte de données, les GAFA (Google Amazon Facebook Apple) imposeront des solutions.

#### Big data

Pour progresser dans ce dossier, il faut avant toute chose obtenir l'autorisation des opérateurs.

#### Budget mobilité

En ce qui concerne le nombre de voitures de société, il n'existe pas encore de statistiques fiables.

#### Intégration tarifaire

Sauf en Région bruxelloise – où le comité de pilotage n'a enregistré aucune avancée entre 2003 et 2014 – l'intégration tarifaire de la SNCB, du TEC et de De Lijn, notamment via le City Pass, a été réalisée en 2017 à Anvers, Gand, Liège et Charleroi.

#### PNR

Les compagnies aériennes participent à cet enregistrement. Pour le rail et les bus, un protocole a été conclu avec l'Intérieur. L'Eurostar est de toute façon soumis à un contrôle strict, mais pas le Thalys, ni les autres trains internationaux.

### 2. *Transport ferroviaire*

#### Économies

Le gouvernement précédent a réalisé une économie d'un milliard d'euros et a rédigé un plan pluriannuel d'investissement (PPI) qui n'était pas financé. Le gouvernement actuel a décidé d'économiser 1,2 milliard d'euros, mais le ministre a obtenu le déblocage d'un montant virtuel d'un milliard d'euros. On ne peut donc absolument pas parler d'une économie totale de trois milliards d'euros. En l'espace de cinq ans, la dotation a été ramenée de 14,9 à 13,6 milliard d'euros, mais il ne faut pas oublier le milliard virtuel pour les travaux, ni le fait que la Flandre et la Wallonie contribuent également. Pour éviter tout malentendu, le tableau des dotations a de nouveau été joint en annexe.

#### Plan pluriannuel d'investissement (PPI)/(PSPI)

Un investissement aussi colossal – sauf pour Diabolo, par exemple – c'est du jamais vu. Mais les effets de cet investissement ne seront bien entendu tangibles que dans les prochaines années.

## 60/40-verdeelsleutel

Alleen voor het “waardevolle miljard” wordt de 60/40-sleutel over meerdere jaren gespreid. In alle andere gevallen wordt de verdeelsleutel jaarlijks toegepast.

## Consolidatie schuld Infrabel

Eurostat heeft België, na Spanje en Frankrijk (waar de schuld 55 miljard euro bedraagt), onder de loep genomen en de afschrijvingsregels vanaf 2014 herzien. Ten gevolge hiervan, zijn de coëfficiënten van deconsolidatie van Infrabel voor de jaren 2014, 2015 en 2016 onder de drempel van de 50 % gedaald. Het NIC is dan overgaan tot een consolidatie van Infrabel vanaf 2014. Het KB van december 2016 dat slaat op de periode van 2017 tot 2020 heeft niet het voorwerp uitgemaakt van een alayse van het NIC. In 22 van de 27 lidstaten is de schuld van de infrastructuurbeheerder overigens geconsolideerd met de Staatsschuld. Een werkgroep buigt zich momenteel over deze impact. Intussen leggen zowel Infrabel als de NMBS positieve exploitatierekeningen voor, die in de eerste plaats moeten worden aangewend om het aanbod te verruimen.

## Beheerscontract

Zolang het doel – de klant centraal stellen – niet in de contracten met Infrabel en de NMBS kan worden verankerd, wordt voort onderhandeld.

## Onderfinanciering GEN

Deze onderfinanciering is sedert 2009 reeds gekend. Pas in 2014 heeft de regering dit dossier ter harte genomen.

## Standaardstation

De directie “stations” heeft een lastenboek opgesteld over hoe een standaardstation met oog voor de duurzaamheid en de exploitatiekostprijs er moet uitzien. Rolstrappen en liften worden geklasseerd naargelang van de hoogdringendheid waarmee ze moeten worden hersteld (indien een roltrap defect is, maar een lift voorhanden is, is de herstelling uiteraard minder urgent).

## Grensoverschrijdend treinverkeer

Met uitzondering van de hogesnelheidslijnen zijn er grensoverschrijdende verbindingen naar Rijsel, Aachen, Luxemburg, Maastricht en Roosendaal. In december 2018 wordt de lijn tussen Namen en Maubeuge opgestart met de bedoeling deze later tot in Parijs door te trekken.

## Clé de répartition 60/40

La clé de répartition 60/40 n’a été répartie sur plusieurs années que pour le milliard virtuel. Dans tous les autres cas, la clé de répartition est appliquée chaque année.

## Consolidation de la dette d’Infrabel

Après l’Espagne et la France (dont la dette s’élève à 55 milliards d’euros), Eurostat s’est penché sur la Belgique et a revu les règles d’amortissement depuis 2014. Suite à cela, le coefficient de déconsolidation d’Infrabel des années 2014, 2015 et 2016 sont descendus en dessous de la barre des 50 %. L’ICN a donc procédé à la consolidation d’Infrabel à partir de 2014. L’AR de décembre 2016 portant sur la période de 2017 à 2020 n’a pas fait l’objet d’une analyse de la part de l’ICN. Dans 22 des 27 États membres, la dette du gestionnaire de l’infrastructure a, du reste, été consolidée avec la dette de l’État. Un groupe de travail se penche actuellement sur cet impact. En attendant, Infrabel comme la SNCB avancent des comptes d’exploitation positifs, qui devront d’abord être utilisées pour étendre l’offre.

## Contrat de gestion

Tant que l’objectif – placer le client au centre de préoccupations – ne peut être ancré dans les contrats conclus avec Infrabel et la SNCB, les négociations se poursuivront.

## Sous-financement du RER

Ce sous-financement est connu depuis 2009. Mais ce n’est qu’en 2014 que le gouvernement s’est penché sur ce dossier.

## Le concept de gares standard

La direction des Gares a rédigé un cahier des charges dressant le profil de la gare “standard” en termes de durabilité et de coûts d’exploitation. Les escalators et les ascenseurs sont classés selon le degré d’urgence de la réparation (si un escalator tombe en panne mais qu’il existe un ascenseur, la réparation est forcément moins urgente).

## Transport transfrontalier

Hormis les lignes à grande vitesse, des lignes transfrontalières relient Lille, Aix-la-Chapelle, le Luxembourg, Maastricht et Roosendaal. En décembre 2018, la ligne reliant Namur et Maubeuge sera lancée dans le but de l’étendre ensuite à Paris. Des négociations sont en

Met Nederland wordt onderhandeld over de lijn Hamont-Weert die van Mol naar Hamont geëlektrificeerd moet worden. Het potentieel, de technische haalbaarheid en de economische impact moeten worden onderzocht. Voor de verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen stelt zich het probleem van de incompatibiliteit van veiligheidssystemen. De Nederlandse Spoorwegen zouden op hun deel van hun grondgebied het veiligheidssysteem TBL1+ installeren, zo is vernomen. Voor de lijn Maastricht-Luik-Aachen met Arriva werd het volgende voorstel gedaan: aangezien op het Europees netwerk (ERTE) na 2015 alleen rollend materieel kan circuleren of – krachtens een koninklijk besluit dat de Europese richtlijn 2012/88, gewijzigd door richtlijn 2015/14 heeft omgezet – materieel dat na 2012 werd gefabriceerd dat met ETCS werd uitgerust, werd voorgesteld tijdens de overgangperiode materieel in te zetten dat voor 2012 werd gefabriceerd.

#### Stiptheidsmeting

De huidige stiptheid bedraagt 88 %. In België wordt een trein die meer dan zes minuten vertraging heeft, als niet-stipt aangemerkt. Voor het overige bestaat er geen Europese standaard voor stiptheidsmetingen. In Nederland worden metingen verricht naargelang de vertraging 10, 20 of 30 minuten bedraagt, in Frankrijk bedraagt de minimale tijdseenheid vijf minuten en in Duitsland wordt nog een ander criterium gehanteerd. Ook voor de Thalys – waarvan de stiptheid nota bene slechts 77 % bedraagt – geldt een andere tijdseenheid.

#### Werkzaamheden

De werkzaamheden op het spoor slepen al vier jaar aan en beïnvloeden de stiptheid op negatieve wijze maar ze zijn wel noodzakelijk voor de toekomstige mobiliteit. Op lijn 162 zou de stiptheid aanzienlijk verbeteren door de werven stop te zetten. Maar heeft dit wel zin? Hetzelfde geldt voor het traject Brussel-Luxemburg dat in iets meer dan twee uur zal worden afgelegd nadat de werkzaamheden beëindigd zullen zijn en de trein een commerciële snelheid van 160 kilometer per uur zal halen.

#### IJzeren Rijn

Op initiatief van de federale en Vlaamse overheden wordt samen met de Nederlandse en Duitse instanties de studie 3RX. Er zijn vooral technische en diplomatieke moeilijkheden tussen België en Nederland.

cours avec les Pays-Bas concernant la ligne Hamont-Weert qui doit être électrifiée de Mol à Hamont. Le potentiel, la faisabilité technique et l'impact économique doivent être examinés. En ce qui concerne la liaison entre Roosendaal et Anvers, l'incompatibilité des systèmes de sécurité est problématique. Il nous revient que les chemins de fer néerlandais auraient décidé d'installer le système de sécurité TBL1+ sur leur partie de territoire. Pour la ligne Maastricht-Liège-Aix-la-Chapelle desservie par Arriva, la proposition suivante a été formulée: dès lors que ne pourra circuler, sur le réseau européen (ERTE), après 2015 qu'un matériel roulant ou – conformément à un arrêté royal qui a transposé la directive européenne 2012/88 modifiée par la directive 2015/14 – un matériel fabriqué après 2012 et équipé de l'ETCS, il a été proposé de mettre en service du matériel fabriqué avant 2012 au cours de la période transitoire.

#### Mesure de la ponctualité

Le taux de ponctualité s'élève actuellement à 88 %. En Belgique, un train est considéré comme non ponctuel lorsqu'il a un retard de plus de six minutes. Il n'existe pas de norme européenne pour les mesures de ponctualité. Aux Pays-Bas, des mesures sont effectuées par tranche de 10, 20 ou 30 minutes de retard. En France, l'unité de temps minimum est de cinq minutes. L'Allemagne se fonde encore sur un autre critère. Une unité de temps différente est également utilisée pour le Thalys – dont la ponctualité n'est du reste que de 77 %.

#### Travaux

Cela fait quatre ans que des travaux ferroviaires sont en cours. Ces travaux ont un impact négatif sur la ponctualité, mais ils sont nécessaires pour la mobilité future. L'arrêt des chantiers permettrait d'améliorer considérablement la ponctualité sur la ligne 162. Mais cela a-t-il un sens? La même question se pose pour le tronçon Bruxelles-Luxembourg. Après la fin des travaux, ce trajet pourra être accompli en un peu plus de deux heures et le train atteindra une vitesse commerciale de 160 kilomètres à l'heure.

#### Rhin de fer

L'étude 3RX est réalisée à l'initiative des autorités fédérales et flamandes, en concertation avec les instances néerlandaises et allemandes. On note principalement des difficultés techniques et diplomatiques entre la Belgique et les Pays-Bas.

## Aanwervingen

Voor 2020 moet Infrabel 1 400 personen aanwerven. Dat gebeurt tijdens Job Days. De aanwervingen volgen het ritme van de voorspellingen inzake vacatures. Treinbestuurders en mecaniciens-elektriciens zijn in heel België knelpuntberoepen.

### Tweetaligheid bestuurders

Er zijn wat dit betreft geen problemen geconstateerd. Het vormingsorgaan van de treinbestuurders werkt conform het Europees kader dat voorziet in een evaluatie. Deze conformiteit wordt door de DVIS bevestigd.

### Immobilisering materieel

In 2014 was het 18,2 %, in 2017 14,7 % en de ceo van de NMBS wil op twee jaar tijd dit percentage reduceren tot 12 à 13 %.

### Goederenvervoer

Er zijn in deze sector 16 bedrijven – van dewelke DB-Schenker en Lineas de grootste zijn – actief. Ieder jaar – en deze verbintenis is vastgelegd voor vier jaar – wordt 14 miljoen euro gestort ten voordele van het gecombineerd vervoer.

## 3. Wegverkeer

### Verkeersveiligheid

Het betreft hier een permanent aandachtspunt in enge samenspraak met Justitie en Binnenlandse Zaken. In Vlaanderen werden recent veel radars geïnstalleerd. Wallonië haalt zijn achterstand in. Voor wat het inhaalverbod van vrachtwagens bij neerslag betreft, wil de Vlaamse minister van Mobiliteit een automatische sanctie. Thans is de interventie van de politie nodig. Een oplossing zou erin kunnen bestaan pluviometers naast de radars te plaatsen, al is dit niet honderd procent afdoende bij motregen en ingeval van plotse buien.

### Wegcode

Er werd samen met de politie, de justitie, de Gewesten en de federale overheid drie jaar aan gewerkt, hetzij 4 500 uren. In juni 2018 lag een tekst van 300 bladzijden voor. Het Vlaams Gewest hebben om een iets langere bedenktijd verzocht. Het Waals Gewest stemde in met de tekst maar stelde een aantal technische vragen. Het Vlaams Gewest wierp drie problemen op, die intussen zijn geregeld. Het koninklijk besluit van 1975 bevat thans artikelen die nu eens tot de federale en dan weer

## Recrutements

Infrabel devra recruter 1 400 personnes d'ici 2020. Ces recrutements ont lieu lors des Job Days. Ils suivent le rythme des prévisions de postes vacants. Les métiers de conducteur de train et de mécanicien-électricien sont des métiers en pénurie dans toute la Belgique.

### Bilinguisme des conducteurs

Aucun problème n'a été constaté à cet égard. L'organisme de formation des conducteurs de train fonctionne conformément au cadre européen, qui prévoit une évaluation. Cette conformité est confirmée par le SSICF.

### Immobilisation du matériel

Le taux d'immobilisation était de 18,2 % en 2014 et de 14,7 % en 2017, un pourcentage que le ceo de la SNCB souhaite ramener à 12-13 % en deux ans.

### Transport de marchandises

Ce secteur compte 16 entreprises, dont DB-Schenker et Lineas sont les plus grandes. Chaque année, 14 millions d'euros sont versés en faveur du transport combiné, un engagement fixé pour quatre ans.

## 3. Transport routier

### Sécurité routière

Il s'agit d'un point d'attention permanent qui est géré en étroite concertation avec la Justice et l'Intérieur. De nombreux radars viennent d'être installés en Flandre. La Wallonie rattrape son retard. En ce qui concerne l'interdiction de doubler pour les poids lourds par temps de pluie, le ministre flamand de la Mobilité est favorable à une sanction automatique. À l'heure actuelle, l'intervention de la police est nécessaire. La solution pourrait consister à placer des pluviomètres à côté des radars, celle-ci n'étant pas tout à fait efficace en cas de pluie fine et d'averses subites.

### Code de la route

Le nouveau code de la route a été rédigé en concertation avec la police, la Justice, les Régions et l'autorité fédérale, ce travail ayant pris trois ans, soit 4 500 heures. En juin 2018, un document de 300 pages était prêt. La Région flamande a demandé à pouvoir disposer d'un délai de réflexion un peu plus long. La Région wallonne a marqué son accord sur le texte mais a posé un certain nombre de questions techniques. La Région flamande a épinglé trois problèmes qui ont entre-temps été

tot de regionale bevoegdheid behoren. De kalender is niet dezelfde voor beide beleidsniveaus. De artikelen die werden vervangen zullen worden weggelaten. De artikelen waar de federale en de gewestelijke overheden een gedeelde bevoegdheid hebben zullen voor advies naar de Raad van State worden gezonden. In tegenstelling tot wat her en der wordt beweerd, verloopt de samenwerking met het Vlaams Gewest zeer goed. Wat het voorlopig rijbewijs betreft, stelde Vlaanderen een andere tijdsindeling voor ofschoon de Raad van State heeft bevestigd dat de federale overheid hiervoor bevoegd is. De minister wil de gewesten evenwel tevredenstellen. Intussen wordt een akkoord nagestreefd in de bevoegde overlegcommissie. Na ontvangst van het advies van de Raad van State zullen wijzigingen worden doorgevoerd en zal het nieuwe Koninklijk Besluit houdende de Wegcode gepubliceerd kunnen worden. Daarin beogen een aantal wijzigingen de bescherming van de zwakke weggebruikers, vooral van de fietser, te versterken, zoals door alle actoren van de verkeersveiligheid gewenst.

#### Inning verkeersboetes

De minister van Justitie is hiervoor bevoegd.

#### Kleine recidive

Samen met het departement Justitie zal de FOD Mobiliteit en Vervoer op grond van de gegevens inzake de onmiddellijke inning nagaan hoe na ettelijke lichtere overtredingen – zoals lichte snelheidsovertredingen, bijvoorbeeld – bestuurders die zich hieraan schuldig maken, kunnen worden gesanctioneerd.

#### “Crossborder” informatie

Zware inbreuken worden tussen alle Europese landen uitgewisseld in de “crossborder”-richtlijn. Met het Vlaams Gewest werd afgesproken ook alle inbreuken inzake de parkeer- en de lage-emissiezones te delen na de aanpassing van het “Eucaris”-verdrag.

#### Studie rijbewijs-met-punten

De verdubbeling van het aantal controles is onder meer mogelijk met behulp van digitale apparatuur zoals trajectcontrole, snelheidsradars, enzovoorts. Ook voor de inning wordt samen met het departement Justitie gezocht naar een ruimere automatisering.

réglés. L'arrêté royal de 1975 contient actuellement des matières qui relèvent tantôt de la compétence régionale tantôt de la compétence fédérale. Le calendrier n'est pas identique pour les deux niveaux de pouvoir. Les articles qui ont été remplacés seront supprimés. Les articles pour lesquels les autorités fédérale et régionales ont une compétence partagée seront transmis au Conseil d'État pour avis. Contrairement aux rumeurs qui circulent, la collaboration avec la Région flamande est très bonne. En ce qui concerne le permis provisoire, la Flandre avait proposé d'autres délais bien que le Conseil d'État ait confirmé que cette matière relevait de la compétence de l'autorité fédérale. Le ministre souhaite toutefois satisfaire les Régions. Des modifications seront réalisées après réception de l'avis du Conseil d'État et l'Arrêté Royal du nouveau Code de la Route pourra ainsi être publié. Dans celui-ci, un certain nombre de modifications tendent surtout à renforcer la protection des usagers vulnérables, surtout celle des cyclistes, conformément à la demande de tous les acteurs de la sécurité routière.

#### Perception des amendes routières

C'est le ministre de la Justice qui est compétent en la matière.

#### Petite récidive

À partir des données disponibles sur la perception immédiate, le SPF Mobilité et Transports examinera conjointement avec le SPF Justice comment punir les automobilistes qui commettent plusieurs infractions plus légères (par exemple, des petits excès de vitesse).

#### Échange transfrontalier d'informations

Les pays européens se communiquent les dossiers d'infractions graves via la directive “crossborder”. Il a été convenu avec la Région flamande de communiquer également toutes les infractions relatives au stationnement et aux zones de basses émissions via une adaptation du traité “Eucaris”.

#### Étude sur le permis de conduire à points

Les outils électroniques comme les radars tronçon et les radars de contrôle de la vitesse permettent, entre autres, de doubler le nombre de contrôles. Le ministre collabore avec le SPF Justice afin d'automatiser également davantage les perceptions.

## Intelligente tachograaf

De minister zit de zogeheten “Alliance du Routier” voor om zowel ten opzichte van de Visegradlanden (Polen, Tsjechië, Slowakije en Hongarije) en de Europese Commissie duidelijk te maken dat oneerlijke concurrentie in het wegvervoer niet zal worden geduld zonder sociale beschermingsmaatregelen en degelijke wegcontroles. Het vrije verkeer kan niet zonder een vorm van sociale harmonisering.,

4. **Luchtvaart**

## Naamsverandering Belgocontrol

De naamsverandering werd voor commerciële doeleinden goedgekeurd door de raad van bestuur in overeenstemming met haar autonomie. Momenteel wordt geen wettelijke naamsverandering en bijgevolg een wijziging van de wet van 1991 overwogen.

## Vliegwet/Overvliegen Brussel

Na de impactstudie die momenteel aan de gang is, zich in de tweede van drie fases bevindt en voor februari-maart 2019 wordt verwacht, zullen zowel de te volgen procedures als het onafhankelijk controleorgaan opnieuw ter tafel komen en zal worden nagegaan hoe de aanbevelingen van het onafhankelijk wetenschappelijk studie bureau kunnen worden geïmplementeerd in het raam van een globale oplossing.

III. — **ADVIES**

De commissie brengt met 8 tegen 1 stem en 2 onthoudingen een gunstig advies uit over sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: mobiliteit) van het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2019.

De rapporteur,

Nele LIJNEN

De voorzitter,

Karine LALIEUX

## Tachygraphe intelligent

Le ministre préside l’“Alliance du Routier”, dont l’objectif est de faire comprendre à la fois aux pays du Groupe de Visegrád (la Pologne, la République tchèque, la Slovaquie et la Hongrie) et à la Commission européenne qu’aucune concurrence déloyale ne sera tolérée dans le secteur du transport routier sans l’instauration de mesures de protection sociale et la réalisation de contrôles routiers de qualité. La libre circulation ne peut exister sans une forme d’harmonisation sociale.,

4. **Transport aérien**

## Changement de nom de Belgocontrol

Le changement de nom a été approuvé par le conseil d’administration pour des raisons commerciales et cela conformément à son autonomie. Il n’y a pas de modification du nom légal et donc de la loi de 1991 envisagée à ce stade.

## Loi sur les procédures de vol / Survol de Bruxelles

Une fois que l’étude d’impact actuellement en cours, qui en est à sa deuxième phase sur un total de trois et dont les conclusions sont attendues pour le mois de février ou de mars 2019, sera terminée, la question des procédures à suivre ainsi que celle de l’organe de contrôle indépendant seront remises sur la table et on examinera comment les recommandations du bureau d’étude scientifique indépendant pourront être mises en œuvre dans le cadre d’une solution globale.

III. — **AVIS**

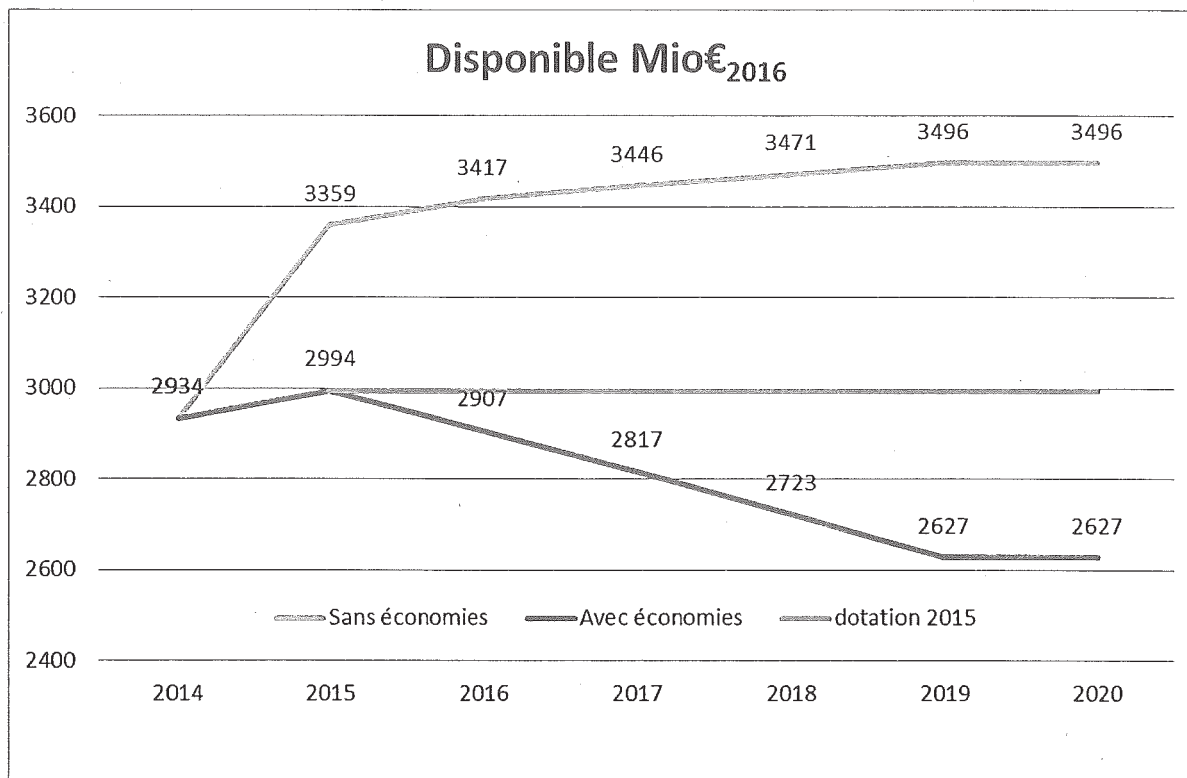
La commission émet, par 8 voix contre une et 2 abstentions, un avis favorable sur la section 33 – SPF Mobilité et Transport (*partim*: mobilité) du budget général des dépenses pour l’année budgétaire 2019.

La rapporteuse,

Nele LIJNEN

La présidente,

Karine LALIEUX



### Dotation totale disponible (mio€<sub>2016</sub>)

