

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

12 maart 2026

WETSONTWERP

houdende de
**Algemene uitgavenbegroting
voor het begrotingsjaar 2026**

Advies

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

Verslag

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
mevrouw **Dorien Cuylaerts**

Inhoud	Blz.
I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Bespreking.....	3
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	3
B. Antwoorden van de minister	43
C. Replieken	94
III. Advies.....	95

Zie:

Doc 56 **1280/ (2025/2026)**:
001: Wetsontwerp.
002 en 003: Amendementen.
004 en 005: Verslagen.
006: Amendementen.
007 en 008: Verslagen.
009: Amendementen.
0010 tot 023: Verslagen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

12 mars 2026

PROJET DE LOI

contenant
**le Budget général des dépenses
pour l'année budgétaire 2026**

Avis

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

Rapport

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

Sommaire	Pages
I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion	3
A. Questions et observations des membres	3
B. Réponses du ministre	43
C. Répliques	94
III. Avis.....	95

Voir:

Doc 56 **1280/ (2025/2026)**:
001: Projet de loi.
002 et 003: Amendements.
004 et 005: Rapports.
006: Amendements.
007 et 008: Rapports.
009: Amendements.
0010 à 023: Rapports.

03285

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

Voorzitter/Président: Frank Troosters

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma
VB	Britt Huybrechts, Frank Troosters
MR	Gilles Foret, Vincent Scourneau
PS	Hugues Bayet, Dimitri Legasse
PVDA-PTB	Farah Jacquet, Annik Van den Bosch
Les Engagés	Serge Hiligsmann, Julien Matagne
Vooruit	Oskar Seuntjens
cd&v	Tine Gielis
Ecolo-Groen	Staf Aerts
Anders.	Irina De Knop

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

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

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

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de 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)

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Mobiliteit) van het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2026 (DOC 56 1280/001), met inbegrip van de bijbehorende verantwoording (DOC 56 1281/016) en de beleidsnota (DOC 56 1282/025) van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, alsmede de commentaar en opmerkingen van het Rekenhof (DOC 56 1279/003), besproken tijdens haar vergaderingen van 11 en 24 februari 2026.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, heeft zijn beleidsnota uiteengezet. Voor nadere informatie wordt verwezen naar het Kamerstuk (DOC 56 1282/025).

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Dorien Cuylaerts (N-VA) dankt de minister voor zijn toelichting en geeft aan dat zij zijn beleidsnota met veel interesse heeft gelezen. De spreekster verwijst naar de duidelijke ambities en de heldere richting van de nota en waardeert het werk van de minister en zijn kabinet. Ze licht toe dat zij binnen haar fractie het spoorbeleid opvolgt en zich daarom zal beperken tot de onderdelen waarover bijkomende vragen rijzen, in de volgorde van de beleidsnota.

De spreekster verwijst naar de herhaalde stelling dat de spoorwegen de ruggengraat van de mobiliteit vormen. Ze erkent dat dit een juiste beeldspraak is, maar merkt op dat een ruggengraat die kraakt niet alleen een lichaam, maar soms een hele samenleving verlamt. Daarom benadrukt ze het belang van sterke verbindingen tussen alle vervoersmodi. Welke stappen zal de minister in 2026 zetten om de coördinatie tussen trein, bus, tram en andere vervoersmodi te verbeteren, zodat overstappen betrouwbaarder en voorspelbaarder wordt?

Mevrouw Cuylaerts gaat vervolgens in op de stiptheid en de afschaffingen. Zij erkent dat de globale stipheidscijfers verbeteren, maar benadrukt dat reizigers nog te

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la section 33 – SPF Mobilité et Transports (*partim*: Mobilité) du projet contenant le Budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2026 (DOC 56 1280/001), y compris sa justification (DOC 56 1281/016) et la note de politique générale (DOC 56 1282/025) du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable, ainsi que les commentaires et observations de la Cour des comptes (DOC 56 1279/003), au cours de ses réunions du 11 et du 24 février 2026.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable, commente sa note de politique générale. Pour plus d'informations, il est renvoyé au document parlementaire (DOC 56 1282/025).

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Mme Dorien Cuylaerts (N-VA) remercie le ministre pour ses explications et indique avoir lu sa note de politique générale avec beaucoup d'intérêt. L'intervenante évoque les ambitions claires et la direction précise de la note, et apprécie le travail accompli par le ministre et son cabinet. Elle précise qu'elle assure le suivi de la politique ferroviaire au sein de son groupe et qu'elle se limitera donc aux points qui soulèvent des questions complémentaires, en suivant l'ordre de la note de politique générale.

L'intervenante indique que le ministre se plaît à répéter que les chemins de fer constituent la colonne vertébrale de la mobilité. Elle reconnaît que la métaphore est exacte, mais souligne que si cette colonne vertébrale se brise, ce n'est pas un corps qui sera paralysé, mais potentiellement toute une société. C'est pourquoi elle insiste sur l'importance d'une bonne articulation entre l'ensemble des modes de transport. Quelles démarches le ministre compte-t-il entreprendre en 2026 pour améliorer la coordination entre les trains, les bus et les trams, afin que les correspondances soient plus fiables et plus prévisibles?

Mme Cuylaerts aborde ensuite la ponctualité et les suppressions de trains. Elle reconnaît que globalement, les statistiques de la ponctualité s'améliorent, mais souligne

vaak te maken krijgen met lastminuteafschaffingen, gewijzigde treinsamenstellingen en onduidelijke communicatie, wat het vertrouwen aantast. Zij wijst erop dat bepaalde regio's harder getroffen worden, onder meer de Noorderkempen.

Tegen wanneer wordt de analyse van de oorzaken van treinannuleringen afgerond? Zal het Parlement regelmatig op de hoogte worden gehouden van de voortgang en de bevindingen? Wordt in deze analyse ook de samenhang onderzocht tussen internationale en nationale rijpaden? Welke bijkomende maatregelen wil de minister nemen om de stiptheid en betrouwbaarheid te verbeteren in regio's die al langdurig met problemen worden geconfronteerd?

De spreekster verwijst vervolgens naar het belang van een tijdige voorbereiding op de geliberaliseerde spooromgeving na 2032 en waardeert dat de minister dit debat naar de Kamer wil brengen.

Daarna behandelt zij de modernisering van de hr-strategie. Wanneer verwacht de minister de resultaten van de evaluatie van de gegarandeerde dienstverlening?

Mevrouw Cuylaerts gaat verder met de samenwerking tussen NMBS, Infrabel, lokale besturen en de gewesten. Welke concrete acties zal de minister samen met NMBS en Infrabel ondernemen om de samenwerking met lokale besturen te verbeteren? Welke maatregelen wil hij nemen om de samenwerking met de gewesten te versterken in functie van intermodaliteit en overstapmogelijkheden?

Zij wijst op het investeringsbeleid en waardeert dat de minister de budgetoverschrijdingen bij het GEN-project opvolgt en het Parlement zal betrekken bij de conclusies van de lopende audit. Zij verwijst naar de voorbereidende studie voor een gecadanceerde dienstregeling die richtinggevend kan zijn voor toekomstige investeringen.

De spreekster bespreekt vervolgens het vervoersaanbod. Hoe wil de minister ervoor zorgen dat treintijd daadwerkelijk gewonnen tijd wordt? Hoe staat het met het wegwerken van witte zones voor mobiel bereik? Wat is de timing voor de levering van nieuwe treinstellen? Hoe wordt gewaarborgd dat deze treinstellen terechtkomen op de lijnen waar de noden het hoogst zijn, zoals in de Kempen, en niet alleen op de grote assen?

Met betrekking tot toegankelijkheid vraagt zij het volgende. Volstaat het huidige tempo om, na 146 autonoom

que les voyageurs restent trop souvent confrontés à des suppressions de dernière minute, à des compositions de trains modifiées et à une communication imprécise, ce qui affaiblit la confiance des voyageurs. Elle souligne que certaines régions sont plus durement touchées, notamment le nord de la Campine (*Noorderkempen*).

Quand l'analyse des causes des annulations de trains sera-t-elle finalisée? Le Parlement sera-t-il tenu régulièrement informé de l'avancement et des conclusions de cette analyse? Celle-ci examinera-t-elle également la cohérence entre les sillons internationaux et nationaux? Quelles mesures supplémentaires le ministre entend-il prendre pour améliorer la ponctualité et la fiabilité dans les régions confrontées depuis longtemps à des difficultés?

L'intervenante rappelle ensuite l'importance d'une préparation en temps utile à la libéralisation du secteur ferroviaire, qui sera effective après 2032, et elle se félicite que le ministre souhaite porter ce débat devant la Chambre.

Elle aborde en outre la modernisation de la stratégie RH. Quand le ministre attend-il les résultats de l'évaluation du service garanti?

Mme Cuylaerts évoque par ailleurs la coopération entre la SNCB, Infrabel, les autorités locales et les Régions. Quelles actions concrètes le ministre entreprendra-t-il, avec la SNCB et Infrabel, pour améliorer la collaboration avec les autorités locales? Quelles mesures souhaite-t-il prendre pour renforcer la coopération avec les Régions concernant l'intermodalité et les possibilités de correspondance?

Elle attire l'attention sur la politique d'investissement et se félicite que le ministre suive de près les dépassements budgétaires du projet RER et associe le Parlement aux conclusions de l'audit en cours. Elle renvoie à l'étude préparatoire relative à un horaire cadencé, qui pourrait orienter les investissements futurs.

L'intervenante aborde ensuite l'offre de transport. Comment le ministre entend-il faire en sorte que le temps passé dans le train devienne réellement du temps utile? Où en est l'élimination des zones blanches en matière de couverture mobile? Quel sera le calendrier de la livraison des nouvelles rames? Comment garantir que ces rames seront affectées aux lignes où les besoins sont les plus importants, comme en Campine, et pas uniquement aux grands axes?

Concernant l'accessibilité, elle pose la question suivante: le rythme actuel suffit-il pour atteindre les

toegankelijke stations eind 2026, de doelstellingen van 154 stations tegen 2027 en 176 tegen 2032 te halen?

Mevrouw Cuylaerts verwijst naar het regeerakkoord waarin sprake was van onderzoek naar volledig autonome treinen. Loopt dit onderzoek nog? Is het idee van proefprojecten met *one-man-cars* definitief verlaten? Wat is de stand van zaken van de algemene haalbaarheidsstudie naar autonome treinen?

Daarna gaat zij in op het veiligheidsbeleid. Tegen wanneer kunnen bodycams voor Securail-agenten en treinbegeleiders effectief worden uitgerold? Hoe zal het proefproject rond toegangscontrole met poortjes worden ingericht? In welke stations zal het project worden uitgerold? Wanneer start het? Hoe zal het worden geëvalueerd?

Tot slot stelt wenst zij te weten of de minister dit jaar zal inzetten op duidelijke communicatie naar reizigers.

De heer Wouter Raskin (N-VA) dankt de minister en geeft aan dat hij zijn volle steun wil uitspreken voor het luik verkeersveiligheid van de beleidsnota. De spreker herinnert eraan dat de commissie hierover recent reeds een uitgebreide gedachtewisseling had en dat hij zich daarom zal beperken tot een aantal werven die hij persoonlijk bijzonder belangrijk vindt.

De spreker begint bij de doelstelling om tegen 2040 vijftig procent van de fietsen te registreren via MyBike. Hij erkent dat ambitie noodzakelijk is, maar vraagt zich af of deze doelstelling haalbaar is zolang de sticker – en dus de registratie – volledig vrijblijvend blijft. Hij verwijst naar de cijfers die de minister eerder meegaf: ongeveer 150.000 geregistreerde fietsen, 1731 diefstallen en 244 teruggevonden fietsen via MyBike, terwijl het systeem al meer dan 800.000 euro heeft gekost. Hij wijst erop dat het terugvindpercentage van veertien procent weliswaar beter is dan het vroegere percentage van vijf procent, maar dat de regionale verschillen groot zijn: in Brussel is dertien procent van de fietsen geregistreerd, in Vlaanderen en Wallonië slechts iets meer dan één procent. Hoe wil de minister de doelstelling bereiken wanneer de registratiegraad zo laag blijft? Welke bijkomende inspanningen wil hij samen met de fietssector nemen om het systeem echt ingang te doen vinden?

Daarna gaat de heer Raskin in op de strijd tegen recidive, die volgens hem een essentieel speerpunt van verkeersveiligheid is in deze legislatuur. Hij verwijst naar de uitspraak van de minister dat “wij niet langer kunnen

objectifs, à savoir non seulement 146 gares accessibles de manière autonome fin 2026, mais aussi 154 gares en 2027 et 176 en 2032?

Mme Cuylaerts renvoie ensuite à l'accord de gouvernement, qui évoquait une étude sur les trains entièrement autonomes. Cette étude est-elle toujours en cours? L'idée de projets pilotes concernant des trains sans accompagnateur (*one-man cars*) a-t-elle été définitivement abandonnée? Où en est l'étude générale de faisabilité relative aux trains autonomes?

Elle aborde ensuite la politique de sécurité. Quand les bodycams destinées aux agents de Securail et aux accompagnateurs de train pourront-elles être effectivement déployées? Comment sera organisé le projet pilote de contrôle d'accès par portiques? Dans quelles gares sera-t-il déployé? Quand débutera-t-il? Quelles seront les modalités de l'évaluation du projet?

Enfin, elle souhaite savoir si le ministre mettra cette année l'accent sur la clarté de la communication à destination des voyageurs.

M. Wouter Raskin (N-VA) remercie le ministre et indique qu'il souhaite exprimer son plein soutien au volet “sécurité routière” de la note de politique générale. Il rappelle que, récemment, la commission a déjà procédé à un échange de vues approfondi sur ce sujet et il se limitera dès lors à quelques chantiers qu'il juge particulièrement importants.

Il commence par l'objectif visant à enregistrer, d'ici 2040, cinquante pour cent des vélos sur MyBike. Il reconnaît qu'avoir cette ambition est nécessaire, mais s'interroge sur la faisabilité de cet objectif tant que l'autocollant, et donc l'enregistrement, resteront entièrement facultatifs. Il renvoie aux chiffres communiqués précédemment par le ministre: environ 150.000 vélos enregistrés, 1731 vols et 244 vélos retrouvés via MyBike, alors que le système a déjà coûté plus de 800.000 euros. Il souligne que le taux de restitution de 14 % est certes meilleur que l'ancien taux de 5 %, mais que les différences régionales sont importantes: à Bruxelles, 13 % des vélos sont enregistrés, contre à peine un peu plus d'un pour cent en Flandre et en Wallonie. Comment le ministre entend-il atteindre l'objectif alors que le taux d'enregistrement reste aussi faible? Quelles initiatives supplémentaires souhaite-t-il prendre, en collaboration avec le secteur du vélo, pour permettre au système de percer véritablement?

M. Raskin aborde ensuite la lutte contre la récidive, qu'il considère comme un axe essentiel de la sécurité routière sous cette législature. Il renvoie à la déclaration du ministre selon laquelle “nous ne pouvons plus attendre”

wachten” en benadrukt dat een veelplegersdatabank noodzakelijk is om de ambitie van nul verkeersdoden tegen 2050 waar te maken. Hij wijst op de technische en juridische complexiteit van een dergelijk systeem, verwijzend naar eerdere moeizame databankprojecten zoals Mercurius. De spreker stelt dat verkeerscriminelen tijdens de periode van verhoogde recidiverisico van de weg moeten worden gehaald. Zal de minister zijn collega-ministers actief en regelmatig aanporren om vooruitgang te boeken in dit dossier, aangezien zonder die samenwerking geen substantiële stap vooruit mogelijk is?

De spreker richt zich vervolgens op het gebruik van de gsm achter het stuur, dat hij omschrijft als een “gigantische killer” in het verkeer. Hij benadrukt dat dit naast een veiligheidsprobleem ook een privacyvraagstuk is. De minister voorziet een *proof of concept* in 2026. Hoever staat de technische voorbereiding? Welke detectiesystemen zijn al onderzocht? Zijn er al systemen geselecteerd of aangeschaft? Hoe wordt het juridisch kader afgestemd op de GDPR-vereisten? Welke privacywaarborgen zullen worden ingebouwd, gelet op eerdere moeilijkheden tijdens een proefproject van VIAS? Wat is de voorziene timing voor de proefprojecten én voor een latere definitieve uitrol van cameradetectie van gsm-gebruik achter het stuur?

Ten slotte gaat de heer Raskin in op de problematiek van e-steps. Hij verwijst naar het ingediende voorstel van resolutie “met het oog op het sluiten van een samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en de gewesten betreffende de goedkeuring van meettoestellen gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten, teneinde de snelheidshandhaving van lichte elektronische voertuigen te verbeteren” (DOC 56 1258/001) en benadrukt dat regelgeving zinloos blijft zonder effectieve handhaving. Handhaving blijft vandaag een ernstig probleem, mede door de versnippering van bevoegdheden na de zesde staats hervorming. Hij onderstreept dat samenwerking met de gewesten noodzakelijk is voor een uniform en effectief controlesysteem. Is de minister bereid om actief mee te werken aan een samenwerkingsakkoord met de gewesten, zodat er snel concrete stappen kunnen worden gezet?

De heer Bert Wollants (N-VA) verwijst naar het eerdere debat over drones en richt zich op andere luchtvaartonderwerpen uit de beleidsnota.

Hij stelt vragen over de werkgroep die de nieuwe vliegwet moet voorbereiden. Hoe wordt deze werkgroep samengesteld? Wat wordt de precieze agenda? Welk

et insiste sur la nécessité d’une banque de données des multirécidivistes pour atteindre l’objectif de zéro mort sur les routes d’ici 2050. Il souligne la complexité technique et juridique d’un tel système, rappelant les difficultés rencontrées par les projets de banques de données antérieurs, tels que *Mercurius*. Selon lui, les criminels de la route doivent être éloignés de la circulation durant la période où le risque de récidive est le plus élevé. Le ministre incitera-t-il activement et régulièrement ses pairs au sein du gouvernement à faire avancer ce dossier, étant donné qu’aucun progrès substantiel n’est possible sans leur collaboration?

L’intervenant se penche ensuite sur l’usage du téléphone portable au volant, qu’il qualifie de “gigantesque tueur” sur les routes. Il souligne qu’il s’agit non seulement d’un problème de sécurité, mais aussi d’une question de vie privée. Le ministre prévoit une *proof of concept* en 2026. Où en est la préparation technique? Quels systèmes de détection ont-ils déjà été étudiés? Certains ont-ils déjà été sélectionnés ou acquis? Comment le cadre juridique sera-t-il aligné sur les exigences du RGPD? Quelles garanties en matière de vie privée seront-elles prévues, compte tenu des difficultés rencontrées lors d’un précédent projet pilote de VIAS? Quel est le calendrier prévu pour les projets pilotes et pour un éventuel déploiement définitif de la détection par caméras de l’usage du GSM au volant?

Enfin, M. Raskin aborde la problématique des trottinettes électriques. Il renvoie à la proposition de résolution demandant la conclusion d’un accord de coopération entre l’État fédéral et les Régions concernant l’homologation des instruments de mesure utilisés pour contrôler le respect de la loi relative à la police de la circulation routière et de ses arrêtés d’exécution, afin d’améliorer le contrôle de la vitesse des véhicules électroniques légers (DOC 56 1258/001). Il insiste sur le fait que la réglementation reste inutile si elle n’est pas effectivement appliquée. Sa mise en œuvre effective reste aujourd’hui un problème sérieux, notamment en raison de la fragmentation des compétences après la sixième réforme de l’État. Il souligne que la coopération avec les Régions est indispensable à un système de contrôle uniforme et efficace. Le ministre est-il disposé à collaborer activement à un accord de coopération avec les Régions afin que des avancées concrètes puissent être réalisées rapidement?

M. Bert Wollants (N-VA) renvoie au débat précédent sur les drones et aborde d’autres aspects de la note de politique générale relatifs à la navigation aérienne.

Il pose des questions concernant le groupe de travail chargé de préparer la nouvelle loi sur le trafic aérien. Comment ce groupe de travail sera-t-il composé? Quel

vergaderitme wordt voorzien? Zal de werkgroep alle relevante elementen van de vliegwet meenemen en niet alleen het technische luik?

De spreker gaat vervolgens in op de wijzigingen in vliegroutes en de toepassing van RNP-procedures. Hoe kan worden omgegaan met de smallere vliegcorridors en het ongenoegen van omwonenden? Kan de minister bevestigen dat de studies naar alternatieven zoals *continuous descent operations* en *curved approaches* tegen de zomer worden afgerond? Welke termijn is realistisch voor een mogelijke implementatie?

Verder stelt de heer Wollants vragen over de hangende geschillen rond geluidshinder en de daaraan gekoppelde dwangsommen. Hoe wil de minister deze afronden? Overweegt hij rechtstreekse gesprekken met de betrokken partijen?

Tot slot behandelt de spreker de digitale verkeerstorens. Is er al overleg geweest met het Vlaams Gewest over een mogelijke uitrol naar de Vlaamse regionale luchthavens? Wanneer zullen deze gesprekken worden opgestart?

De heer Frank Troosters (VB) beperkt zich tot een aantal beleidsinhoudelijke aspecten.

Wat het personenvervoer per spoor betreft, bevestigt de regering de bestaande ambities, waaronder de doelstelling om het aantal treinreizigers met dertig procent te laten toenemen tegen 2030. Ook de doelstellingen en afspraken uit de beheersovereenkomsten blijven behouden, terwijl de minister tegelijk nieuwe accenten aankondigt.

Een van die accenten betreft de vermindering van het aantal afgeschafte treinen, met een streefdoel van dertig procent, en daarnaast wordt opnieuw aandacht gevestigd op de stiptheid, een thema dat reeds uitvoerig aan bod kwam in eerdere commissiebesprekingen. De NMBS maakt een analyse van de afgeschafte treinen en werkt een maatregelenplan uit, waarbij de oorzaken en hun respectieve percentages reeds werden toegelicht.

In dat kader rijst de vraag of bijkomende maatregelen of sancties worden overwogen indien het aantal afgeschafte treinen tegen april 2028 onvoldoende daalt. Hoewel het bonus-malusmechanisme in de beheersovereenkomst bepalingen bevat, blijft het onduidelijk of er effectief zal worden ingegrepen bij uitblijvende verbetering.

sera son ordre du jour précis? À quel rythme se réunira-t-il? Ce groupe de travail prendra-t-il en compte l'ensemble des éléments pertinents de la loi sur le trafic aérien, et pas uniquement son volet technique?

L'intervenant aborde ensuite les modifications des routes aériennes et l'application des procédures d'approche de précision finale (RNP). Comment gérer l'étroussure accrue des couloirs aériens et le mécontentement des riverains? Le ministre peut-il confirmer que les études portant sur des alternatives telles que les opérations de descente en continu et les *curved approaches* seront finalisées d'ici l'été? Quel délai est-il réaliste concernant leur mise en œuvre éventuelle?

M. Wollants pose également des questions sur les litiges en cours concernant les nuisances sonores et les astreintes qui y sont liées. Comment le ministre entend-il les résoudre? Envisage-t-il des discussions directes avec les parties concernées?

Enfin, l'intervenant aborde la question des tours de contrôle numériques. Des contacts ont-ils déjà eu lieu avec la Région flamande en vue d'un éventuel déploiement dans les aéroports régionaux flamands? Quand ces discussions seront-elles entamées?

M. Frank Troosters (VB) se limite à quelques aspects stratégiques.

En ce qui concerne le transport ferroviaire de voyageurs, le gouvernement confirme les ambitions existantes, notamment l'objectif d'augmenter de 30 % le nombre de voyageurs d'ici 2030. Les objectifs et engagements des contrats de gestion sont maintenus, tandis que le ministre annonce de nouveaux accents.

L'un de ces accents concerne la réduction du nombre de trains supprimés, l'objectif étant que ceux-ci diminuent de 30 %. La ponctualité est également remise en avant, un thème déjà largement discuté lors de précédentes réunions en commission. La SNCB réalise une analyse des trains supprimés et élabore un plan de mesures, les causes et leurs pourcentages respectifs ayant déjà été présentés.

Dans ce contexte, la question se pose de savoir si des mesures supplémentaires ou des sanctions seront envisagées si le nombre de trains supprimés ne diminue pas suffisamment d'ici avril 2028. Bien que le mécanisme de bonus-malus prévu dans le contrat de gestion contienne des dispositions à ce propos, il reste incertain qu'une intervention effective aura lieu en cas d'absence d'amélioration.

Daarnaast zijn er meldingen van treinen die haltes overslaan zonder voorafgaande communicatie, wat de stiptheidscijfers beïnvloedt. Het is daarom relevant te weten of de minister beschikt over cijfers betreffende de frequentie van dergelijke incidenten en, indien dat niet het geval is, of deze systematisch zullen worden verzameld.

In de beleidsnota staat dat objectieve indicatoren zoals stiptheid en het aantal afgeschafte treinen dichter bij de werkelijkheid moeten worden gebracht zoals die door reizigers wordt ervaren. Dat roept de vraag op of hiermee wordt gesteld dat de huidige cijfers niet overeenstemmen met de reizigerservaring, of er sprake is van een vertekening in de huidige registratiemethodiek en of de registratie zal worden herbekeken, en zo ja, op welke manier.

Verder vermeldt de beleidsnota dat overheidsbedrijven, inclusief hun raden van bestuur, verantwoordelijk zullen worden gehouden voor hun toezeggingen. Kan de minister toelichten wat hij bedoelt? Het is niet duidelijk of dit betrekking heeft op een algemene verantwoording over de uitvoering van de beheersovereenkomsten, dan wel op beslissingen op individueel bestuursniveau, zoals vervoersplannen, tariefbeleid, parkeerbeleid of aanbestedingen. Indien het laatste het geval is, rijst de vraag hoe dit juridisch en bestuurlijk vormgegeven zal worden en of bijvoorbeeld een versterkte rol voor regeringscommissarissen wordt overwogen.

Wat de *mid-term review* betreft, wordt een timing uiteengezet waarbij eind 2026 een plan van aanpak wordt opgesteld, in maart 2027 de uitrol start en in maart 2028 de afronding volgt. Hoewel deze planning logisch oogt, roept het vragen op waarom er geen bestaand draaiboek of voorbereidend werk beschikbaar blijkt te zijn, gezien de *mid-term review* reeds contractueel was voorzien. Ook de noodzaak om nog te bepalen hoeveel personeel hiervoor nodig is, werpt vragen op over de continuïteit van de voorbereiding.

De liberalisering van het spoorvervoer, zowel voor goederen als voor internationaal en nationaal personenvervoer, is reeds beslist. De beleidsnota bevestigt dat een exclusief operatorschap voor de NMBS niet mogelijk is, aangezien de voorwaarden daarvoor niet vervuld zijn, wat eerder formeel werd ontkend. Het is positief dat de verdere uitwerking aan parlementaire bespreking wordt onderworpen.

De beleidsnota benadrukt voorts dat de NMBS de grootste grondbezitter van het land is en dat optimalisering

Par ailleurs, des trains sautant des arrêts sans communication préalable sont signalés, ce qui influence les statistiques de la ponctualité. Il serait donc utile de savoir si le ministre dispose de données sur la fréquence de tels incidents et, dans le cas contraire, si ces données seront désormais collectées de manière systématique.

La note de politique générale indique que certains indicateurs objectifs, tels que la ponctualité et le nombre de trains supprimés, devront être rapprochés de la réalité perçue par les voyageurs. Il y a donc lieu de se demander si cela signifie que les statistiques actuelles ne sont pas conformes au vécu des usagers, ou si la méthodologie actuelle d'enregistrement est biaisée et si elle sera revue – et, le cas échéant, de quelle manière.

La note de politique générale indique également que les entreprises publiques, y compris leurs conseils d'administration, seront tenues responsables de leurs engagements. Le ministre peut-il préciser ce qu'il entend par là? On ne sait pas clairement s'il s'agit d'une responsabilité générale concernant la mise en œuvre des contrats de gestion ou de décisions prises au niveau individuel par un conseil d'administration, par exemple les plans de transport, la politique tarifaire, la politique de stationnement ou les appels d'offres. Dans ce dernier cas, la question se pose de savoir comment cet élément sera concrétisé sur le plan juridique et administratif et si, par exemple, il est envisagé de renforcer le rôle des commissaires du gouvernement.

En ce qui concerne la *mid-term review*, la note expose un calendrier, qui prévoit l'élaboration d'un plan d'action à la fin de 2026, le début de la mise en œuvre en mars 2027 et son achèvement en mars 2028. Bien que ce calendrier semble logique, on peut se demander pourquoi aucun scénario ou travail préparatoire n'est disponible, étant donné que la *mid-term review* était déjà prévu sur le plan contractuel. L'absence de définition précise des effectifs requis à cette fin soulève également des questions quant à la continuité de la préparation.

Il a déjà été décidé de libéraliser le transport ferroviaire, tant pour le fret que pour le transport international et national de voyageurs. La note de politique générale confirme qu'il n'est pas possible d'accorder un statut d'opérateur exclusif à la SNCB, car les conditions requises ne sont pas remplies, ce qui avait été formellement nié auparavant. Il est positif que la suite de l'élaboration soit soumise à un débat parlementaire.

La note de politique générale souligne en outre que la SNCB est le plus grand propriétaire foncier de notre

van het vastgoedbeheer een strategische hefboom kan vormen voor betere prestaties van de spoorsector.

Betekent dit concreet dat middelen moeten worden gevaloriseerd en vervolgens opnieuw geïnvesteerd in spoorwegbeheer of spoorwegbeleid? Over de wenselijkheid daarvan wordt geen oordeel uitgesproken, maar de vraag rijst hoe de minister dit concreet voor zich ziet. Het lid vraagt of de minister beschikt over volledige kennis van het vastgoedbezit van de NMBS, of deze informatie met hem werd gedeeld en, indien dat het geval is, of de minister bereid is deze transparantie ook door te trekken naar de leden van het Parlement.

Het lid verwijst naar eerdere parlementaire initiatieven waarbij herhaaldelijk werd vastgesteld dat er geen transparantie bestond over een volledig vastgoedregister van de NMBS. De toenmalige minister gaf aan dat er terughoudendheid bestond binnen de NMBS om bepaalde informatie te delen, waarbij verwezen werd naar Europese regelgeving inzake liberalisering van de spoorsector. De NMBS wenste het vastgoedpatrimonium niet met het Parlement te delen. Is de minister bereid hierin verandering te brengen en ervoor te zorgen dat het Parlement opnieuw zicht krijgt op dit patrimonium? Daarbij wordt verwezen naar de Regie der Gebouwen, waar dankzij de bevoegde minister een volledig overzicht beschikbaar is voor parlementsleden. De vraag rijst waarom de NMBS op dat vlak zou achterblijven en of de minister bereid is dit ter harte te nemen.

Het lid merkt op dat deze transparantie in een eerdere periode, onder een vorige minister, wél beschikbaar was, maar nadien verdween. De vraag is of de minister bereid is deze trend te keren.

In het kader van de liberalisering van het spoor werd reeds uitvoerig gesproken over personeelsbeleid. Het lid vraagt bijkomend hoe de minister de doelstelling wil verzoenen om enerzijds de prestaties van de openbare dienstverlening te behouden en anderzijds het concurrentievermogen van de Belgische spoorbedrijven te waarborgen. Het lid stelt dat de openbare dienstverlening niet enkel behouden maar ook verbeterd zou moeten worden en vraagt hoe de minister deze doelstellingen met elkaar wil verzoenen.

De minister verwijst in de beleidsnota naar een reeks goedgekeurde principes. Het lid focust op twee daarvan. Ten eerste de invoering van een escalatiemechanisme om blokkades in de Nationale Paritaire Commissie te voorkomen. Het lid vraagt hoe de minister dit concreet ziet, welke timing wordt voorzien, wie hierin zitting zal houden, hoe de samenstelling zal gebeuren, of er overleg

pays et qu'optimiser la gestion immobilière pourrait représenter un levier stratégique pour renforcer la performance globale du secteur ferroviaire.

Cela signifie-t-il concrètement qu'il convient de valoriser les moyens et de les réinvestir ensuite dans la gestion ou la politique ferroviaire? L'opportunité d'une mesure de ce type n'est pas évaluée, mais il est permis de se demander comment le ministre l'envisage concrètement. L'intervenant demande si le ministre dispose d'une connaissance complète du patrimoine immobilier de la SNCB, si ces informations lui ont été communiquées et, dans l'affirmative, si le ministre est disposé à dévoiler ces informations aux parlementaires.

L'intervenant évoque des initiatives parlementaires antérieures qui ont permis de constater à plusieurs reprises l'opacité du registre immobilier complet de la SNCB. Le ministre de l'époque avait indiqué que la SNCB était réticente à partager certaines informations, en renvoyant à la réglementation européenne relative à la libéralisation du secteur ferroviaire. La SNCB ne souhaitait pas partager des informations à propos de son patrimoine immobilier avec le Parlement. Le ministre est-il disposé à changer cette situation et à permettre à nouveau au Parlement d'avoir accès à ce patrimoine? À cet égard, il est renvoyé à la Régie des bâtiments, où, grâce au ministre compétent, un relevé complet est mis à la disposition des députés. La question se pose de savoir pourquoi la SNCB serait à la traîne dans ce domaine et si le ministre est disposé à prendre cette question à cœur.

L'intervenant fait observer que cette transparence existait auparavant, sous un ministre précédent, mais qu'elle a disparu par la suite. La question est de savoir si le ministre est disposé à inverser cette tendance.

Dans le cadre de la libéralisation du rail, la politique du personnel a déjà fait l'objet de discussions approfondies. L'intervenant demande ensuite comment le ministre entend concilier l'objectif de maintien des prestations du service public et celui de garantie de la compétitivité des entreprises ferroviaires belges. Il estime que le service public doit non seulement être maintenu, mais également amélioré. Il demande comment le ministre entend concilier ces objectifs.

Dans la note de politique générale, le ministre renvoie à une série de principes approuvés. L'intervenant se penche sur deux d'entre eux. Premièrement, l'introduction d'un mécanisme d'escalade pour éviter les blocages en Commission Paritaire Nationale. L'intervenant demande comment le ministre envisage concrètement ce mécanisme, quel est le calendrier prévu, qui en fera partie,

komt met de vakorganisaties en of er geen risico bestaat op een uitholling van het Nationaal Paritair Comité.

Daarnaast verwijst de minister naar het verzoenen van het stakingsrecht met de continuïteit van de openbare dienstverlening. Er wordt geen beroep gedaan op de opvoeding van personeel. Tegelijk ligt er in de commissie een wetsvoorstel voor waarin wél sprake is van opvoeding en waarin de regels strenger worden geformuleerd. Hoe beoordeelt de minister dit voorstel, hoe verhoudt dit zich tot de beleidsnota en gaat de minister ervan uit dat dit wetsvoorstel weinig kans maakt indien de meerderheid de lijn van de minister volgt?

Verder geeft de minister aan te streven naar een gericht en rationeel samenhangend investeringsbeleid. Hoe zal de minister toezien op een rationele besteding van middelen, of zal hij zich rechtstreeks mengen in beslissingen van de raad van bestuur of in investeringsprojecten? Blijft dit beperkt tot de opvolging door de FOD Mobiliteit en Vervoer en wat zijn de gevolgen indien projecten opnieuw ontsporen zoals in het verleden? Het lid vraagt of in dat geval de minister of de FOD Mobiliteit mede verantwoordelijk wordt geacht.

Wat de audit van de Inspectie van Financiën betreft over de GEN-projecten en de oplopende kosten is de vraag of de minister de resultaten, die tegen eind september beschikbaar zouden zijn, met het Parlement zal delen.

De studie naar toekomstige spoormodellen is afgerond. Deze studie moest een antwoord bieden op de verwachtingen van de spoorbedrijven NMBS en Infrabel, de sociale partners en regionale actoren. Het lid vraagt of deze verwachtingen met elkaar te verzoenen zijn, wat de studie precies concludeert, wat het plan is en wat de stand van zaken is bij het uitwerken van de volgende stappen en de timing richting een definitief spoormodel.

Hoe zal men komen tot een realistische streefdienstregeling die rekening houdt met zowel de vraag als de beschikbare capaciteit. Het blijkt vandaag al moeilijk om de bestaande dienstregeling correct uit te voeren.

Wat de financiering betreft, verwijst de minister naar de regio's, Europese financieringsbronnen zoals de Faciliteit voor Herstel en Veerkracht en ETS-middelen. Het lid vraagt of de minister enig zicht heeft op wat te verwachten valt, wat nodig is en hoe concreet deze pistes zijn, aangezien ze momenteel zeer vrijblijvend lijken.

comment il sera composé, si une concertation sera menée avec les organisations syndicales et si la Commission paritaire nationale ne risque pas d'être affaiblie.

Par ailleurs, le ministre renvoie à l'équilibre entre le droit de grève et la continuité du service public. Le personnel ne sera pas réquisitionné. En parallèle, la commission examine une proposition de loi qui prévoit effectivement la réquisition et qui formule des règles plus strictes. Comment le ministre évalue-t-il cette proposition, comment s'inscrit-elle dans la note de politique générale et le ministre part-il du principe que cette proposition de loi a peu de chances d'aboutir si la majorité suit la ligne du ministre?

Le ministre indique en outre qu'il vise une politique d'investissements ciblée, rationnelle et cohérente. Comment veillera-t-il à une utilisation rationnelle des moyens? Interviendra-t-il directement dans les décisions du conseil d'administration ou dans les projets d'investissements? Cette intervention se limitera-t-elle au suivi assuré par le SPF Mobilité et Transports et quelles seront les conséquences si des projets déraillent à nouveau, comme par le passé? L'intervenant demande si, dans ce cas, le ministre ou le SPF Mobilité sera considéré comme coresponsable.

En ce qui concerne l'audit de l'Inspection des Finances sur les projets RER et l'augmentation des coûts, la question est de savoir si le ministre partagera les résultats, qui devraient être disponibles fin septembre, avec le Parlement.

L'étude sur les futurs modèles ferroviaires est terminée. Cette étude devait répondre aux attentes des entreprises ferroviaires SNCB et Infrabel, des partenaires sociaux et des acteurs régionaux. L'intervenant demande si ces attentes sont conciliables, quelles sont les conclusions exactes de l'étude, quel est le projet et où en est l'élaboration des prochaines étapes et du calendrier en vue d'un modèle ferroviaire définitif.

Comment parvenir à un horaire-cible réaliste portant sur la demande et la capacité disponible? Il s'avère qu'il est actuellement déjà difficile de respecter correctement l'horaire existant.

En ce qui concerne le financement, le ministre renvoie aux régions, aux sources de financement européennes telles que la Facilité pour la Reprise et la Résilience et au financement ETS. L'intervenant demande si le ministre sait à quoi il faut s'attendre, ce qui est nécessaire et comment ces pistes seront concrétisées, car elles semblent pour l'instant très vagues.

De minister heeft het over een vervoersaanbod dat afgestemd is op de noden van de gebruikers van vandaag en morgen. Het lid vraagt hoe dit concreet vorm zal krijgen. Hoe zal de minister bepalen wie de noden van de gebruikers vaststelt, aangezien reizigers soms andere verwachtingen hebben dan spoorbedrijven of andere actoren?

De minister geeft in zijn beleidsnota aan dat hij bij de NMBS op tal van punten zal toezien, zoals het documenteren van langere commerciële reistijden, het aanreiken van oplossingen, het opvolgen van de ingebruikname van en het opvolgen van overleg bij het opstellen van een driejarig vervoersplan. De spreker vraagt hoe de minister dat toezicht concreet zal uitoefenen, aangezien de NMBS volgens hem doorgaans zeer autonoom werkt en niet altijd openstaat voor externe inmenging.

Vervolgens bespreekt het lid het multimodaal vervoer. Hoe staat de minister tegenover gratis parkings voor reizigers met een geldig vervoerbewijs, terwijl oneigenlijke gebruikers wel betalen? Die redenering wint lokaal terrein. Is de minister bereid hierover met de NMBS in gesprek te gaan? De spreker benadrukt ook het belang van veilige fietsparkings.

Wat de toegankelijkheid van stations betreft, wijst de heer Troosters op de ambities in de beheersovereenkomst en merkt hij op dat het aantal integraal toegankelijke stations volgens hem niet werd verhoogd. Is de minister bereid de doelstellingen bij te sturen tijdens de *mid-term review*, gelet op eerdere beloftes in vorige legislaturen die niet werden gehaald? De spreker betreurt dat de vorige regering haar ambities inzake toegankelijkheid voor personen met een beperking bijstelde en vraagt dat de minister hier opnieuw vooruitgang boekt.

Over het goederenvervoer per spoor vraagt het lid welk effect de overname van het rangeerterrein in Antwerpen-Noord door Infrabel kan hebben op de efficiëntie en op de kostprijs voor operatoren. Wat verwacht de minister inzake volumestijging en kan hij bevestigen dat het goederenplan in 2026 zal worden herbekeken? De spreker wijst op de beperkte vooruitgang tot nu toe en beklemtoont dat aanzienlijke inspanningen nodig blijven.

De heer Troosters gaat verder in op de oprichting van het adviescomité voor goederenvervoer per spoor en vraagt of de minister al eerder met de betrokken partners werkte, aangezien het comité reeds informeel bestond. Hij stelt vervolgens vragen over de werkgroep

Le ministre évoque une offre de transport calquée sur les besoins des usagers d'aujourd'hui et de demain. L'intervenant demande comment cette offre sera concrétisée. Comment le ministre déterminera-t-il qui définit les besoins des utilisateurs, étant donné que les voyageurs ont parfois des attentes différentes de celles des entreprises ferroviaires ou d'autres acteurs?

Le ministre indique dans sa note de politique générale qu'il contrôlera de nombreux points au sein de la SNCB, par exemple que la documentation de l'augmentation du temps de parcours commercial sur certaines relations, la proposition de solutions, le suivi de la mise en service et la concertation lors de l'élaboration d'un plan de transport triennal. L'intervenant demande comment le ministre exercera concrètement ce contrôle, étant donné que, selon lui, la SNCB fonctionne généralement de manière très autonome et n'est pas toujours ouverte à l'ingérence extérieure.

L'intervenant évoque ensuite la question du transport multimodal. Quelle est la position du ministre concernant les parkings gratuits pour les voyageurs munis d'un titre de transport valide, mais payant pour les autres? Ce raisonnement gagne du terrain au niveau local. Le ministre est-il disposé à évoquer cette question avec la SNCB? L'intervenant souligne également l'importance de la sécurité des parkings à vélos.

En ce qui concerne l'accessibilité des gares, M. Troosters évoque les ambitions énoncées dans le contrat de gestion et fait observer que, selon lui, le nombre de gares entièrement accessibles n'a pas augmenté. Le ministre est-il disposé à revoir les objectifs lors du *mid-term review*, compte tenu des promesses non tenues sous les législatures précédentes? L'intervenant déplore que le gouvernement précédent ait revu à la baisse ses ambitions en matière d'accessibilité pour les personnes handicapées et demande au ministre de faire à nouveau progresser ce dossier.

En ce qui concerne le transport de marchandises par rail, l'intervenant demande quel pourrait être l'effet de la reprise de l'installation de triage d'Anvers-Nord par Infrabel sur l'efficacité et le coût pour les opérateurs. Quel impact le ministre prévoit-il en termes d'augmentation du volume et peut-il confirmer que le plan marchandises sera réexaminé en 2026? L'intervenant souligne les progrès limités réalisés jusqu'à présent et fait valoir que des efforts considérables restent nécessaires.

M. Troosters aborde ensuite la question de la création du Comité consultatif du fret ferroviaire et demande si le ministre a déjà travaillé avec les partenaires concernés, puisque ce comité existait déjà de manière informelle. Il pose ensuite des questions sur le groupe de travail

rond de haven Antwerpen-Brugge, de erkenning als dienstverlenende instelling en de voorbereidingen die tegen 2028 klaar moeten zijn. Waarom moet er blijkbaar opnieuw van nul worden gestart en waarom lijkt er geen continuïteit te zijn met het werk van de vorige legislatuur? Dit leidt tot vertragingen.

Over het steunmechanisme voor goederenoperatoren vraagt het lid naar de stand van zaken rond de mogelijke verhoging van de vermindering tot 2,4 euro per kilometer en het budgettaire perspectief. Hij informeert naar de staatssteun van meer dan zestig miljoen euro voor een belangrijke operator, vraagt of de minister problemen verwacht bij de Europese Commissie en hoe de toekomst van die operator eruitziet. Hoe wil de minister bedrijven concreet aanmoedigen om voor spoorvervoer te kiezen?

Zal Vlaanderen tegen 2029 minstens één bijkomende rechtstreekse grensoverschrijdende verbinding hebben met Frankrijk, Nederland of Duitsland? Er wordt al jarenlang veel vergaderd zonder tastbare resultaten. Wat is het concrete vooruitzicht?

Over veiligheid toont de heer Troosters zich ontgoocheld over de beperkte aandacht in de beleidsnota. De problemen zijn ruimer dan Brussel-Zuid alleen en eerdere maatregelen waren slechts lapmiddelen, zoals de tijdelijke inzet van extra agenten. Hij juicht toe dat de politie nu realtime camerabeelden kan bekijken en vraagt naar de timing voor de wetsaanpassing die bodycams mogelijk maakt voor treinbegeleiders en Securail. Wanneer zullen die effectief op het terrein kunnen worden ingezet, inclusief opleiding en operationele uitrol? Welke impact zal de renovatie van de gebouwen aan Brussel-Zuid hebben? Hoe wordt de samenwerking tussen Securail en de spoorwegpolitie verbeterd en welke onmiddellijke maatregelen mogen Securail-agenten verwachten voor hun veiligheid? Hij overhandigt de minister een brief van Securail-agenten met hun concrete veiligheidsnoden en dringt aan op maatregelen die op korte termijn een zichtbaar effect opleveren.

De spreker complimenteert Infrabel voor de volledige uitrusting van de hoofdsporen met ETCS en benadrukt dat het rollend materieel nu moet volgen. Hij wijst daarbij op de eerdere zware investeringen van goederenoperatoren, zoals de vervanging van gietijzeren remblokken,

autour du port d'Anvers-Bruges, sur la reconnaissance comme installation de service et sur les préparatifs qui doivent être terminés à l'horizon 2028. Pourquoi faut-il apparemment repartir de zéro et comment expliquer le manque de continuité apparent avec le travail réalisé au cours de la précédente législature? Cette situation entraîne des retards.

En ce qui concerne le mécanisme de soutien aux opérateurs de fret, l'intervenant souhaiterait connaître l'état de la situation sur l'éventuelle augmentation du montant de la diminution linéaire à maximum 2,40 euros par train-kilomètre et les perspectives budgétaires. Il s'informe par ailleurs sur l'aide d'État de plus de 60 millions d'euros accordée à un opérateur important. Il demande à cet égard si le ministre s'attend à des difficultés de la part de la Commission européenne et comment s'annonce l'avenir de cet opérateur. Comment le ministre entend-il concrètement encourager les entreprises à opter pour le transport ferroviaire?

La Flandre disposera-t-elle d'ici 2029 d'au moins une liaison ferroviaire transfrontalière directe supplémentaire avec la France, les Pays-Bas ou l'Allemagne? Les réunions à ce sujet se multiplient depuis plusieurs années, sans résultats tangibles. Quelles sont les perspectives concrètes?

M. Troosters fait ensuite part de sa déception concernant le peu d'attention accordée au point de la sécurité dans la note de politique générale. Les problèmes dépassent le cadre de Bruxelles-Midi et les mesures prises précédemment, comme le déploiement temporaire d'agents supplémentaires, n'étaient que des palliatifs. Il se félicite que la police puisse désormais visionner les images de caméras en temps réel et s'informe sur le calendrier prévu pour la modification de loi qui permettra aux accompagnateurs de train et à Securail d'utiliser des caméras corporelles. Quand ce dispositif pourrait-il effectivement être utilisé sur le terrain? Quand la formation et le déploiement opérationnel dans ce cadre sont-ils prévus? Quel sera l'impact de la rénovation des bâtiments à Bruxelles-Midi? Comment améliorera-t-on la collaboration entre Securail et la police des chemins de fer et quelles mesures immédiates les agents de Securail peuvent-ils attendre pour leur sécurité? Il remet au ministre une lettre des agents de Securail exposant leurs besoins concrets en matière de sécurité et insiste sur la nécessité de mesures qui auront un effet visible à court terme.

L'intervenant félicite Infrabel d'avoir équipé l'ensemble des voies principales avec le système ETCS et indique que le matériel roulant doit maintenant suivre. Il renvoie dans ce contexte aux investissements lourds réalisés par les opérateurs de fret, tels que le remplacement des

en vraagt of een bijkomend steunmechanisme noodzakelijk wordt om de ETCS-uitrol op het rollend materieel haalbaar te houden.

Het lid gaat vervolgens in op de problematiek van overwegen en trespassing. Hij vindt dat een samenhangende aanpak nodig is en vraagt welke maatregelen de minister precies wenst te nemen: louter sensibilisering, strengere bestraffing, technische ingrepen of een combinatie daarvan? Hij verwelkomt dat het rechtvacuüm dat door het Grondwettelijk Hof werd blootgelegd, eindelijk wordt aangepakt via de schrapping van artikel 19/1 van de wet spoorwegpolitie, en kondigt aan dat zijn fractie dit zonder voorbehoud zal steunen.

Inzake grensoverschrijdende spoorverbindingen herhaalt het lid het belang van vooruitgang op dossiers zoals de IJzeren Rijn (3RX) en Hasselt–Maastricht. Hij stelt vast dat er al jaren veel wordt vergaderd zonder tastbare resultaten en vraagt hoe de minister zal vermijden dat deelname aan het Europese hogesnelheidsnet opnieuw ten koste gaat van binnenlandse capaciteit voor goederen- en personenvervoer. Het beschikbare spoor moet volledig benut worden zonder de reiziger of goederenoperator opnieuw op achterstand te plaatsen.

Over nachttreinen stelt de heer Troosters dat een doelmatige en efficiënte benadering nodig is. Hij vraagt op welke manier steun zal worden toegekend zonder terug te keren naar vroegere regelingen waarbij een minimale stop en één couchettewagen volstonden om aanzienlijke middelen te ontvangen. De beschikbare middelen moeten verstandig, transparant en gericht worden ingezet.

Het lid betreurt dat het welzijn van het spoorpersoneel nauwelijks aan bod komt, ondanks gekende problemen rond werkdruk, afwezigheid en de opbouw van vele compensatiedagen. Waarom heeft dit thema geen plaats gekregen in de beheersovereenkomsten en is de minister bereid een geïntegreerde aanpak uit te werken waarin welzijn, veiligheid, opleiding en organisatie duidelijk worden versterkt? Het welzijn van het personeel hangt rechtstreeks samen met de algemene veiligheid en betrouwbaarheid van het spoor.

In het fietsbeleid wijst hij op projecten zoals MyBike. Hoe wordt de verhouding tussen de kostprijs en de circa 150.000 registraties beoordeeld en welke richting wil de minister daar verder mee uit? De combinatie fiets–trein blijft een essentieel onderdeel van de mobiliteitsvisie,

blocs de frein en fonte, et demande si un mécanisme de soutien supplémentaire sera nécessaire pour permettre le déploiement de l'ETCS sur le matériel roulant.

L'intervenant évoque ensuite la problématique des passages à niveau et du *trespassing* et souligne la nécessité d'adopter une approche cohérente. Quelles mesures le ministre entend-il prendre exactement: une simple sensibilisation, des sanctions plus sévères, des interventions techniques ou une combinaison de ces mesures? Il se félicite que le vide juridique révélé par la Cour constitutionnelle soit enfin comblé par la suppression de l'article 19/1 de la loi sur la police des chemins de fer et annonce que son groupe soutiendra pleinement cette mesure.

Dans le cadre des liaisons ferroviaires transfrontalières, l'intervenant rappelle l'importance de progresser sur des dossiers tels que le 3RX/Rhin de fer et Hasselt-Maastricht. Il constate que de nombreuses réunions ont lieu depuis des années, sans résultats tangibles, et demande comment le ministre évitera que la participation au réseau européen à grande vitesse n'impacte à nouveau négativement la capacité nationale de transport par rail de marchandises et de voyageurs. Le réseau ferroviaire disponible doit être pleinement exploité, sans que les voyageurs ou l'opérateur de fret ne soient à nouveau relayés au second plan.

En ce qui concerne les trains de nuit, M. Troosters estime qu'une approche efficace et efficiente est nécessaire. Il demande comment l'aide sera accordée sans revenir à d'anciens régimes, dans lesquels un arrêt minimal et un seul wagon-couchettes suffisaient pour obtenir des moyens considérables. Les ressources disponibles doivent être utilisées de manière judicieuse, transparente et ciblée.

L'intervenant regrette que le bien-être du personnel ferroviaire soit peu abordé, malgré les problèmes connus liés à la charge de travail, l'absentéisme et l'accumulation de nombreux jours de compensation. Pourquoi ce thème n'a-t-il pas été intégré dans les contrats de gestion? Le ministre est-il disposé à élaborer une approche intégrée qui visera clairement à renforcer le bien-être, la sécurité, la formation et l'organisation? Le bien-être du personnel est en effet directement lié à la sécurité générale et à la fiabilité du rail.

En ce qui concerne la politique de promotion du vélo, il mentionne des projets tels que la plateforme MyBike. Comment le ministre évalue-t-il le rapport entre le coût et les quelque 150.000 enregistrements, et quelle orientation souhaite-t-il donner à ce projet? La combinaison

maar veronderstelt veilige en betrouwbare stallingen. Hoe wordt die garantie in de praktijk geboden?

Inzake fiscaliteit vraagt het lid wat de impact zal zijn van de afbouw van voordelen voor bestelwagens op fossiele brandstoffen en van een daling van de terugbetaling van professionele diesel op transportbedrijven en hun klanten. De uiteindelijke kost dreigt in veel gevallen te worden doorgerekend. Is hiermee voldoende rekening gehouden?

Wat verkeersveiligheid betreft vraagt de heer Troosters wanneer de veelplegersdatabank operationeel wordt en hoe opleidingen, re-integratie en handhaving op elkaar worden afgestemd. Wanneer zal de databank voor controles op rijden onder invloed volledig in gebruik zijn en welke middelen worden hiervoor voorzien in de politiezones? Wanneer verschijnt het wetsontwerp dat bij herhaalde vaststellingen het alcoholslot verplicht maakt en welke concrete gedragsimpact wordt daarmee nagestreefd?

Over het gebruik van ANPR-camera's met beeldherkenning drukt de spreker fundamentele bezorgdheden uit. Gaan alle meerderheidspartijen akkoord met het uitrusten van deze camera's met dergelijke software en hoe wordt voorkomen dat deze technologie verschuift naar ruimere gedragsdetectie in voertuigen? Hij vraagt garanties dat het kader duidelijk en begrensd blijft.

Tot slot vraagt de heer Troosters hoe de minister de regelgeving rond lichte elektrische voertuigen en een eventuele helmplicht wil vormgeven: wacht men volledig op Europese harmonisatie of komt er nationale wetgeving wanneer Europa achterblijft?

Mevrouw Britt Huybrechts (VB) richt zich volledig op de luchtvaart. Het lid verwijst naar de White Paper die door het directoraat-generaal Luchtvaart wordt afgewerkt en vraagt wanneer het Parlement dit document zal ontvangen.

De spreekster gaat vervolgens in op de werkgroep rond de kaderwet luchtvaart, die de overlast van Brussel-Nationaal moet helpen beheersen. Zij vraagt of deze werkgroep al bijeenkwam, waarom dat eventueel nog niet gebeurde en of er een concreet tijdschema bestaat. Wanneer kan een nieuwe vliegwet worden afgerond? Zij vraagt ook hoe het Parlement deze werkgroep kan controleren wanneer alleen meerderheidspartijen deelnemen. Het is onlogisch dat de oppositie pas achteraf mag reageren, des te meer omdat zij zelf als inwoner

vélo-train reste un élément essentiel de la vision de la mobilité, mais suppose des parkings à vélos sécurisés et fiables. Comment cette garantie sera-t-elle offerte en pratique?

En matière de fiscalité, l'intervenant demande quel sera l'impact de la suppression progressive des avantages pour les camionnettes à carburants fossiles et de la diminution du remboursement du diesel professionnel sur les entreprises de transport et leurs clients. Dans de nombreux cas, le coût final risque d'être répercuté. A-t-on suffisamment tenu compte de cet élément?

En matière de sécurité routière, M. Troosters demande quand la banque de données "récidive" sera opérationnelle et comment la formation, la réinsertion et l'application de la loi seront harmonisées. Quand la banque de données pour les contrôles de la conduite sous influence sera-t-elle pleinement opérationnelle et quels moyens seront prévus à cet effet dans les zones de police? Quand le projet de loi rendant obligatoire l'installation d'un éthylotest antidémarrage en cas de récidive sera-t-il publié et quel impact concret sur le comportement visera-t-il?

L'intervenant exprime ensuite ses préoccupations fondamentales concernant l'utilisation de caméras ANPR équipées d'un logiciel de reconnaissance d'images. Tous les partis de la majorité sont-ils d'accord pour équiper ces caméras d'un tel logiciel et comment éviter que cette technologie n'évolue vers une détection plus large du comportement dans les véhicules? Il demande de garantir que le cadre restera clair et délimité.

Enfin, M. Troosters s'interroge sur la façon dont le ministre entend réglementer les véhicules électriques légers et l'éventuelle obligation du port du casque: attendra-t-on l'harmonisation européenne ou adoptera-t-on une législation nationale si l'Europe tarde à réglementer?

Mme Britt Huybrechts (VB) concentrera entièrement son intervention sur l'aviation. L'intervenante fait référence au Livre blanc en cours de finalisation par la Direction générale Transport aérien et demande quand le Parlement recevra ce document.

L'intervenante aborde ensuite le groupe de travail relatif à la loi-cadre sur l'aviation, qui doit contribuer à maîtriser les nuisances liées à Bruxelles-National. Elle demande si ce groupe de travail s'est déjà réuni, pour quelles raisons cela n'aurait éventuellement pas encore eu lieu et s'il existe un calendrier concret. À quel moment une nouvelle loi sur le trafic aérien pourra-t-elle être finalisée? Elle demande également comment le Parlement peut exercer un contrôle sur ce groupe de travail dès lors que seuls les partis de la majorité y participent. Il

van Vlaams-Brabant rechtstreeks wordt getroffen en relevante inzichten kan aanreiken.

Op pagina 56 van de beleidsnota verwijst de minister naar nieuwe operationele technieken die lawaai en brandstofverbruik verminderen, zoals *Continuous Descent and Climb Operations*. Het lid vraagt hoe deze technieken zich verhouden tot het Heron-project: vormt dit een nieuw traject, een vervolg, en welke kostprijs is eraan verbonden? Welke resultaten leverde Heron op, gelet op eerdere beloften dat conclusies weldra beschikbaar zouden zijn?

Daarna vraagt de spreekster hoe de minister de geschillen met Brussel wil aanpakken. Zal vooral rekening worden gehouden met Brusselse bekommernissen, of wordt ook geluisterd naar Vlaams-Brabant, dat minstens even zwaar wordt getroffen?

Het dossier van de dwangsommen komt opnieuw ter sprake. Mevrouw Huybrechts vraagt of het arrest inmiddels is getekend, of cassatie werd ingesteld en wat de huidige stand van zaken is. Lokale besturen uit de Vlaamse Rand benadrukken dat de inzet niet in het geld ligt, maar in de behoefte aan effectieve maatregelen tegen geluidsoverlast.

Over de inkomsten uit het Europese emissiehandelsstelsel wil het lid weten welk bedrag België mag verwachten en of een prioriteitenlijst bestaat voor duurzame initiatieven, dan wel of eerst het effectieve budget wordt afgewacht. Vervolgens vraagt zij of de aangekondigde quick wins rond CO₂-reductie samenlopen met Heron, of het om een afzonderlijke piste gaat, en of het Parlement inzage krijgt in deze maatregelen.

Wat de roadmap betreft vraagt de spreekster waar het proces staat, hoeveel het project kost en wanneer de resultaten beschikbaar zullen zijn. Zij informeert ook naar het overleg met Skeyes over een aangepast tarifieringssysteem voor luchtverkeersleiding. Wat betekent het aangekondigde "evenwicht" concreet in een context waar Brussels Airport 75 % van de kosten draagt en de federale overheid 25 %, terwijl de verhoudingen op regionale luchthavens helemaal anders liggen? Charleroi wordt daardoor systematisch bevoordeeld. Verder vraagt mevrouw Huybrechts wanneer de prestatiedialoog in het vierde beheerscontract met Skeyes is afgerond en hoe het koninklijk besluit zal worden gewijzigd.

est illogique que l'opposition ne puisse réagir qu'*a posteriori*, d'autant plus qu'en tant qu'habitante du Brabant flamand, elle est directement concernée et peut apporter des éclairages pertinents.

À la page 56 de la note de politique générale, le ministre renvoie à de nouvelles techniques opérationnelles permettant de réduire considérablement le bruit et la consommation de carburant, telles que les opérations de descente et de montée en continu (CDO/CCO). La membre demande comment ces techniques s'articulent avec le projet HERON: s'agit-il d'un nouveau trajet, d'une poursuite du projet, et quel en est le coût? Quels résultats le projet HERON a-t-il produits, au regard des promesses antérieures selon lesquelles des conclusions seraient prochainement disponibles?

L'intervenante demande ensuite comment le ministre entend régler les différends avec Bruxelles. Sera-t-il principalement tenu compte des préoccupations bruxelloises ou le Brabant flamand, qui est au moins aussi fortement touché, sera-t-il aussi entendu?

Le dossier des astreintes est à nouveau évoqué. Mme Huybrechts demande si l'arrêt a entre-temps été signé, si un pourvoi en cassation a été introduit et quel est l'état actuel de la procédure. Des autorités locales de la périphérie flamande soulignent que l'enjeu ne réside pas dans l'argent, mais dans la nécessité de mesures efficaces contre les nuisances sonores.

En ce qui concerne les recettes issues du système européen d'échange de quotas d'émission, la membre souhaite savoir quel montant la Belgique peut escompter et s'il existe une liste de priorités pour des initiatives durables, ou si l'on attend d'abord de connaître le budget effectif. Elle demande ensuite si les *quick wins* annoncés en matière de réduction de CO₂ s'inscrivent dans le prolongement du projet HERON ou s'il s'agit d'une piste distincte, et si le Parlement aura accès à ces mesures.

S'agissant de la feuille de route, l'intervenante demande où en est le processus, quel est le coût du projet et quand les résultats seront disponibles. Elle s'enquiert également des concertations avec Skeyes concernant un système tarifaire adapté pour la gestion du trafic aérien. Que signifie concrètement l'"équilibre" annoncé, dans un contexte où *Brussels Airport* supporte 75 % des coûts et l'autorité fédérale 25 %, alors que les proportions sont tout à fait différentes pour les aéroports régionaux? Charleroi serait ainsi systématiquement avantagé. Mme Huybrechts demande en outre quand le dialogue sur la performance organisé dans le cadre du quatrième contrat de gestion avec Skeyes sera finalisé et comment l'arrêté royal sera modifié.

Zij komt vervolgens bij het stappenplan voor de integratie van F-35's in het civiele en militaire luchtruim. Hoe ziet dat stappenplan eruit en kunnen commissieleden het vertrouwelijk inkijken? Wanneer F-35's operationeel moeten vliegen, moet het luchtruim dan worden gesloten, en zo ja, hoelang? Worden luchthavens in dat geval gecompenseerd voor vertragingen of geschrapte vluchten, en hoe verloopt de communicatie?

De spreekster herneemt daarna enkele vragen over drones die eerder onbeantwoord bleven. Wat houdt de geplande ondersteuning van de sector in: financiële steun, wetgevende initiatieven of andere acties? Wordt het actieplan gezamenlijk opgesteld met de collega's van Binnenlandse Zaken en Defensie? Bij het neutraliseren van drones blijft de aansprakelijkheidskwestie volgens haar cruciaal: wie draagt de schade wanneer een uitgeschakelde drone neerkomt op een vliegtuig of infrastructuur?

In aansluiting daarop vraagt mevrouw Huybrechts of de minister intussen overleg heeft gehad met het National Counter Drone Testing and Expertise Center en met DronePort in Sint-Truiden, en welke inzichten dat opleverde. Zij informeert naar de samenstelling van de nieuwe werkgroep: enkel experts en meerderheid, of ook oppositie? Wanneer wordt het koninklijk besluit over de geozones afgerond en gebeurt dit in overleg met de betrokken sectoren?

Het lid vraagt wanneer het gemeenschappelijk platform voor vliegvergunningen operationeel zal zijn. Zij vraagt garanties dat dit geen omslachtig of belastend systeem wordt voor hobbybestuurders en wil weten hoe het platform er praktisch zal uitzien.

Over de digitale verkeerstoren in Wallonië verwijst de spreekster naar positieve resultaten en vraagt zij welke impact dit kan hebben voor Vlaanderen, onder meer voor een gelijkaardig testcentrum in Steenokkerzeel. Zijn daar al concrete stappen gezet?

De internationale dimensie komt vervolgens aan bod. Hoe zal de minister of eventueel de premier zich opstellen wanneer in Europese discussies een kerosinetaks op tafel ligt? Het lid vraagt tevens of België, als kleine markt, wel in staat is een echte voortrekkersrol op te nemen zonder luchtvaartmaatschappijen af te schrikken, vooral wanneer buurlanden minder verregaande maatregelen nemen.

Elle aborde ensuite la feuille de route pour l'intégration des F35 dans l'espace aérien civil et militaire. À quoi ressemble cette feuille de route et les membres de la commission peuvent-ils en prendre connaissance à titre confidentiel? Lorsque les F-35 devront effectuer des vols opérationnels, l'espace aérien devra-t-il être fermé et, le cas échéant, pour quelle durée? Les aéroports seront-ils compensés en cas de retards ou d'annulations de vols, et comment la communication sera-t-elle organisée?

L'intervenante revient ensuite sur plusieurs questions relatives aux drones restées sans réponse. En quoi consiste le soutien envisagé au secteur: un soutien financier, des initiatives législatives ou d'autres actions? Le plan d'action est-il élaboré conjointement avec les collègues chargés de l'Intérieur et de la Défense? En ce qui concerne la neutralisation des drones, la question de la responsabilité demeure, selon elle, essentielle: qui supporte les dommages lorsqu'un drone neutralisé s'écrase sur un avion ou une infrastructure?

Dans le prolongement de ces questions, Mme Huybrechts demande si le ministre s'est entre-temps concerté avec le *National Counter Drone Testing and Expertise Center* et avec DronePort à Saint-Trond, et quels enseignements en ont été tirés. Elle s'enquiert de la composition du nouveau groupe de travail: uniquement des experts et des représentants de la majorité, ou également l'opposition? Quand l'arrêté royal relatif aux géozones sera-t-il finalisé et les secteurs concernés seront-ils impliqués?

La membre demande quand la plateforme commune pour les autorisations de vol sera opérationnelle. Elle souhaite des garanties selon lesquelles il ne s'agira pas d'un système lourd ni contraignant pour les pilotes amateurs et veut savoir concrètement à quoi ressemblera cette plateforme.

S'agissant de la tour de contrôle numérique en Wallonie, l'intervenante renvoie aux résultats positifs et demande quel impact cela pourrait avoir pour la Flandre, notamment en ce qui concerne un centre d'essai similaire à Steenokkerzeel. Des démarches concrètes ont-elles déjà été entreprises?

La dimension internationale est ensuite abordée. Comment le ministre, ou éventuellement le premier ministre, se positionnera-t-il si une taxe sur le kérosène est mise sur la table dans les discussions européennes? La membre demande également si la Belgique, en tant que petit marché, est réellement en mesure d'assumer un rôle de précurseur sans décourager les compagnies aériennes, en particulier si les pays voisins adoptent des mesures moins poussées.

Tot slot bespreekt zij twee elementen die in de beleidsnota ontbreken. Ten eerste de Diabolo-toeslag: zij verwijst naar eerdere intenties om het contract te herzien, maar merkt op dat er sindsdien geen contact of overleg lijkt te zijn geweest. Waarom staat dit niet expliciet in de beleidsnota en wat is de huidige stand van zaken? Ten tweede de vliegtaks: volgens haar leidt deze maatregel niet tot gedragsverandering, gaat de opbrengst niet naar vergroening en wordt de belasting gebruikt om algemene begrotingsgaten te vullen. Zij vraagt of de minister bereid is de vliegtaks alsnog af te schaffen.

De heer Gilles Foret (MR) dankt de minister voor zijn volledige en beknopte uiteenzetting. De spreker situeert mobiliteit op het kruispunt van klimaat-, economische, sociale en territoriale uitdagingen, maar ook op het raakvlak van bevoegdheden en beleidsniveaus. Hij benadrukt dat het niet de taak van de federale overheid is om alles alleen te doen, maar wel om de actoren te verenigen in een samenwerkingsdynamiek die gericht is op tastbare en meetbare resultaten.

De spreker benadrukt de noodzaak van een gecoördineerde aanpak door Europa, de federale overheid, de gewesten, de lokale overheden en de publieke en private operatoren. De federale overheid moet de samenhang verzekeren, gemeenschappelijke en meetbare doelstellingen vastleggen, een tijdschema bepalen en instaan voor de opvolging en uitvoering van de beslissingen. Er zijn weliswaar de Interministeriële Conferentie Mobiliteit en de werkgroepen, maar doeltreffendheid moet primeren op hun louter formeel bestaan. De samenwerking moet leiden tot operationele beslissingen die zichtbaar zijn voor de burgers.

Wat het spoor betreft, dat wordt voorgesteld als de ruggengraat van de mobiliteit, legt de heer Foret de nadruk op de betrouwbaarheid van de dienstverlening, de afstemming van de netwerken en de duidelijkheid van het tariefsysteem. Hoe wil de minister concreet de kloof dichten tussen de verbeterde stiptheid en de negatieve perceptie als gevolg van het stijgende aantal afgeschafte treinen? Welke maatregelen, met bijbehorend tijdschema, zullen in het aangekondigde actieplan worden opgenomen?

De spreker verwijst naar de optimalisering van het vastgoedbeheer van de NMBS en Infrabel. Hoe zal de minister de gemeenten en de lokale actoren hierbij daadwerkelijk betrekken, zonder zich te beperken tot de aangekondigde studie? Hoe zal hij de historische

Enfin, elle évoque deux éléments absents de la note de politique générale. Premièrement, la redevance Diabolo: elle renvoie aux intentions antérieures de réviser le contrat, mais constate qu'aucun contact ni aucune concertation ne semblent avoir eu lieu depuis lors. Pourquoi cet élément ne figure-t-il pas explicitement dans la note de politique générale et quelle est la situation actuelle? Deuxièmement, la taxe sur les billets d'avion: selon elle, cette mesure n'entraîne aucun changement de comportement, les recettes ne sont pas affectées au verdissement et la taxe sert à combler des déficits budgétaires généraux. Elle demande si le ministre est disposé, le cas échéant, à supprimer la taxe sur les billets d'avion.

M. Gilles Foret (MR) remercie le ministre pour une présentation qu'il juge complète et synthétique. L'orateur situe la mobilité à la croisée d'enjeux climatiques, économiques, sociaux et territoriaux, mais aussi à l'interface des compétences et des niveaux de pouvoir. Il souligne que la responsabilité fédérale ne consiste pas à tout faire seul, mais à rassembler les acteurs dans une dynamique de collaboration orientée vers des résultats tangibles et évaluables.

L'orateur insiste sur la nécessité d'une approche coordonnée entre l'Europe, l'autorité fédérale, les Régions, les pouvoirs locaux et les opérateurs publics et privés. Le rôle fédéral doit assurer la cohérence, fixer des objectifs communs mesurables, imposer un calendrier, garantir le suivi et l'aboutissement des décisions. La Conférence interministérielle de la mobilité et les groupes de travail existent, mais l'efficacité prime sur l'existence formelle. La coopération doit produire des décisions opérationnelles visibles pour les citoyens.

Concernant le rail, présenté comme la colonne vertébrale de la mobilité, M. Foret met l'accent sur la fiabilité du service, l'intégration des réseaux et la lisibilité tarifaire. Comment le ministre entend-il résorber concrètement l'écart entre l'amélioration de la ponctualité et la perception négative liée à l'augmentation des trains supprimés? Quelles actions, avec calendrier, le plan d'action annoncée comportera-t-il?

L'orateur évoque l'optimisation de la gestion immobilière de la SNCB et d'Infrabel. Comment le ministre impliquera-t-il réellement les communes et les acteurs locaux au-delà de l'étude annoncée? Comment corrigera-t-il la surévaluation historique de certaines parcelles

overwaardering van bepaalde percelen corrigeren, een factor die hun herintroductie op de markt en hun valorisatie ten voordele van de betrokken gebieden bemoeilijkt?

De heer Foret prijst de doeltreffendheid van de ge-waarborgde dienstverlening die door een voorganger van de minister werd ingevoerd en merkt op dat een dergelijke regeling de impact van recente regionale stakingen zou hebben beperkt. Wat zijn de verwachtingen van de minister voor de evaluatie die in 2026 is gepland? Waarin verschilt die van de reeds met de NMBS en Infrabel uitgevoerde evaluaties, en zal deze passen in een permanente evaluatieaanpak die de continuïteit van de openbare spoorwegdienst verder versterkt?

Wat de ontwikkeling van de S-netwerken rond de grote steden betreft, vraagt de spreker om een grondige toelichting. Welke concrete maatregelen en welke fasering zijn door de minister gepland voor de versterking van deze netwerken, die essentieel zijn voor de stedelijke en voorstedelijke mobiliteit?

De spreker stelt vragen over de organisatie van de liberalisering van het nationale reizigersvervoer tegen 2032. Welke concrete stappen en timing legt de minister vast voor de openbare aanbesteding van de openbare dienstcontracten? Welke strategie stelt hij voor om de nationale operator op de Belgische markt te versterken en om zijn positionering op de buitenlandse markten te verbeteren, met name voor het interregionale verkeer?

Met betrekking tot het maritieme en het binnenvaart-domein wijst de heer Foret op de erkenning van de haven van Antwerpen-Brugge als dienstverlenende instelling. Wat houdt deze status precies in? Vallen de binnenhavens en het binnenvaartverkeer ook onder dit toepassingsgebied? Hoe kan die status worden benut als hefboom om de Europese aantrekkelijkheid van België te versterken?

In verband met de overgang naar duurzame vervoerswijzen (spoor, fiets, actieve mobiliteit) waarschuwt de spreker voor de risico's van afzonderlijk ontworpen infrastructuren, een onsamenhangend tariefbeleid en incompatibele digitale toepassingen als gevolg van een gebrekkige afstemming. Hoe zal de minister de belemmeringen wegnemen om synergieën te bevorderen? Wat de gemeenschappelijke ticketoplossing betreft, die vaak wordt genoemd maar moeilijk te realiseren is: hoe kijkt de minister naar de Citypass die door de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen werd ontwikkeld, en overweegt hij om dit initiatief uit te breiden?

Over de intermodale infrastructuur wijst de heer Foret op de noodzaak van beveiligde parkings voor fietsen en auto's. Hij herinnert aan de doelstellingen

qui freine la remise sur le marché et la valorisation au bénéficié des territoires concernés?

À propos du service garanti instauré par un prédécesseur du ministre, M. Foret salue son efficacité et observe qu'un tel dispositif aurait atténué l'impact de grèves régionales récentes. Quelles sont les attentes du ministre pour l'évaluation prévue en 2026, en quoi diffèrera-t-elle des exercices déjà menés avec la SNCB et Infrabel, et s'inscrira-t-elle dans une démarche d'évaluation continue approfondissant la continuité du service public ferroviaire?

S'agissant du développement des réseaux S autour des grandes villes, l'orateur demande des précisions substantielles. Quelles mesures concrètes et quel phasage le ministre prévoit-il pour renforcer ces réseaux essentiels à la mobilité urbaine et périurbaine?

L'orateur interroge l'organisation de la libéralisation du transport national de voyageurs à l'horizon 2032. Quelles étapes et quel calendrier exacts le ministre arrête-t-il pour la mise en concurrence des contrats de service public? Quelle stratégie propose-t-il pour renforcer l'opérateur national sur le marché belge et pour son positionnement sur les marchés étrangers, notamment pour l'interrégional?

Passant au maritime et au fluvial, M. Foret relève la reconnaissance du port d'Anvers-Bruges comme installation de services. Que recouvre précisément ce statut? Les ports intérieurs et le trafic fluvial entrent-ils dans ce champ? Comment en faire un levier pour renforcer l'attractivité européenne de la Belgique?

Sur la transition vers des modes durables (rail, vélo, mobilité active), l'orateur avertit des risques d'infrastructures pensées séparément, de politiques tarifaires disjointes et d'outils numériques incompatibles en l'absence d'alignement. Comment le ministre lèvera-t-il les blocages pour favoriser les synergies? Concernant la solution billettique commune, souvent évoquée mais difficile à mettre en œuvre, quel retour le ministre formule-t-il sur le Citypass développé par la SNCB et les opérateurs régionaux, et envisage-t-il de le renforcer?

À propos des infrastructures d'intermodalité, M. Foret pointe la nécessité de parkings sécurisés pour vélos et voitures. Il rappelle les objectifs de 135.000 places vélos

van 135.000 fietsplaatsen en 76.200 autoplaatsen tegen eind 2026 en vraagt om verduidelijking over de uitvoering. Welke doelstellingen moeten in 2026 nog worden gehaald, hoe worden de plaatsen over het grondgebied verdeeld, op basis van welke criteria worden deze beslissingen genomen en hoe werden de aanpassingen aan het meerjarig investeringsplan beslecht? Is de uitrolstrategie voor laadpalen duidelijk en wordt deze daadwerkelijk uitgevoerd door de NMBS, en doet zij dit zelfstandig of via private partnerschappen?

De spreker gaat in op de kwetsbaarheid van de mobiliteitssystemen (klimaat, sociale spanningen, cyberdreigingen, verstoringen van het treinverkeer) en op de veeleisende governance die dit vergt. Hij komt terug op de luchtvaartbeveiliging en het integrale veiligheidsbeleid. Wat is de roadmap voor de overdracht van de luchtvaartinspectie naar de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken? Hoeveel staan de contacten tussen de kabinetten om deze overdracht te realiseren, met inachtneming van de internationale verbintenissen van België en de nationale eigenheden? Welke juridische en operationele hindernissen worden verwacht en hoe zullen die worden aangepakt?

De heer Foret vraagt tot slot naar de financiering van de luchtvaartbeveiliging. Wat is het resultaat van de gerechtelijke procedure, die tot doel had de opbrengsten van de veiligheidsheffing op vliegtickets, geraamd op ongeveer 7,5 miljoen euro sinds 2023, terug te vorderen ten gunste van het DGLV? Welke concrete vervolgstappen onderneemt de regering in verband met deze kwestie?

Op het gebied van verkeersveiligheid zal de spreker aandacht blijven besteden aan de wetgevende initiatieven inzake verslavingen en de strijd tegen straffeloosheid in geval van recidive en buitenlandse overtreeders. Is de regering van plan de lijst van verboden stoffen uit te breiden met ketamine en lachgas? Welke detectiesystemen zullen worden aangepast of versterkt om rekening te houden met de specifieke kenmerken van deze producten en om de doeltreffendheid van de controles te waarborgen?

Tot slot herinnert de heer Foret eraan dat mobiliteit zich op een scharniermoment bevindt en dat het beleid van de minister zal worden beoordeeld op basis van concrete resultaten, met name inzake samenwerking, de daadwerkelijke uitvoering van de beslissingen en een merkbare verbetering van de dienstverlening. Het federale niveau moet de drijvende kracht zijn die de dynamiek op gang brengt, knopen doorhakt en samenwerking omzet in resultaten. De spreker benadrukt dat de MR-fractie de minister in 2026 in dit werk zal ondersteunen.

et 76.200 places autos fin 2026 et demande des éléments opérationnels. Quels sont les objectifs restant à atteindre en 2026, quelle est la ventilation territoriale des places, selon quels critères ces décisions sont-elles prises et comment les ajustements apportés au plan pluriannuel d'investissement ont-ils été arbitrés? La stratégie de déploiement des bornes de recharge est-elle claire et effectivement mise en œuvre par la SNCB, seule ou via des partenariats privés?

L'orateur aborde la vulnérabilité des systèmes de mobilité (climat, tensions sociales, cybermenaces, perturbations ferroviaires) et l'exigeante gouvernance qu'elle requiert. Il revient sur la sûreté aérienne et la politique de sécurité intégrale. Quelle est la feuille de route pour le transfert de l'inspection aéronautique sous l'autorité du ministre de l'Intérieur? Où en sont les contacts inter-cabinets pour opérer ce transfert dans le respect des engagements internationaux de la Belgique et des spécificités nationales? Quels écueils juridiques et opérationnels sont anticipés et comment seront-ils surmontés?

M. Foret interroge enfin le financement de la sûreté aérienne. Quelle est l'issue de la procédure judiciaire visant à récupérer au profit de la DGTA les montants issus de la redevance sûreté prélevée sur chaque billet, évalués à environ 7,5 millions d'euros depuis 2023? Quelles suites concrètes le gouvernement donne-t-il à cette question?

En matière de sécurité routière, l'orateur restera attentif aux chantiers législatifs relatifs aux addictions et à la lutte contre l'impunité des récidivistes et des contrevenants étrangers. Le gouvernement entend-il élargir la liste des substances proscrites à la kétamine, mais aussi aux protoxydes d'azote? Quels dispositifs de détection seront adaptés ou renforcés pour tenir compte des spécificités de ces produits et garantir l'effectivité des contrôles?

En conclusion, M. Foret rappelle que la mobilité est à la croisée des chemins et que la responsabilité du ministre sera jugée à l'aune des résultats concrets, notamment en matière de coopération, de mise en œuvre effective des décisions et d'amélioration perceptible du service. Le fédéral doit être le pivot qui crée la dynamique, assume les arbitrages et transforme la collaboration en résultats. L'orateur souligne que le groupe MR accompagnera le ministre dans ce travail en 2026.

De heer Dimitri Legasse (PS) bedankt de minister en legt uit dat hij zijn eigen uiteenzetting van vorig jaar nog eens heeft doorgenomen. Hij herinnert eraan dat zijn fractie vorig jaar al haar bezorgdheid heeft geuit over het gebrek aan ambitie om te investeren in openbaar vervoer, over de situatie van pendelaars en werknemers en over het gebrek aan reële maatregelen om een mobiliteitsswitch aan te moedigen, ook op het vlak van zachte mobiliteit, terwijl de klimaatuitdagingen nog nooit zo groot zijn geweest. Die bezorgdheden zijn niet weggenomen door de nieuwe beleidsnota. Ze worden zelfs bevestigd na een jaar van moeilijkheden voor de werknemers in de sector.

De spreker ziet een voortdurende kloof tussen de ambities van deze regering en haar daden. Hij verwijst naar de ambitie om het openbaar vervoer te ontwikkelen, die strijdig is met de aangekondigde bezuinigingen. Hij denkt dan met name aan de besparingen van 675 miljoen euro, waar de door de eerste minister aangekondigde bijkomende inspanningen nog bovenop kunnen komen. Hij vraagt welke gevolgen die inspanningen zullen hebben voor het departement Mobiliteit en wanneer daarover meer duidelijkheid zal zijn.

Hij herinnert eraan dat men beweert het belang van sociaal overleg te erkennen, terwijl de vakbonden beschouwd worden als stoorzenders die men moet omzeilen. Hij benadrukt dat men zegt te streven naar een ecologische transitie zonder ambitieuze concrete maatregelen te nemen. Men omschrijft mobiliteit als een grondrecht, terwijl men tariefverhogingen toestaat die de kwetsbaarheid verhogen. Men beweert de geluidsoverlast rond Brussel-Nationaal te willen beheersen, terwijl men de wat hij noemt “vervlaamsing” van de luchthaven en het behoud van vliegroute RNP 07 toestaat, waardoor de rust en nachtrust van 450.000 inwoners worden verstoord.

De heer Legasse zegt dat hij het programma van Les Engagés, de partij van de minister, heeft herlezen om de evolutie in zijn visie beter te begrijpen. Hij haalt talrijke voorstellen uit dat programma aan: voetgangers weer een grotere plek in de openbare ruimte geven, het aanbod aan openbaar vervoer verdubbelen, de toegang tot een trein of een bus op een kwartier van de woonplaats verzekeren, een deel van de CO₂-heffing gebruiken voor de uitbreiding van het spoor, een maximale menselijke aanwezigheid in zoveel mogelijk stations waarborgen, minstens twee treinen per uur tijdens de spitsuren garanderen, gratis parking aanbieden voor wie gebruikmaakt van het openbaar vervoer, de btw op de tickets afschaffen, de kortingen op de tarieven behouden en uitbreiden of nog de autobelasting hervormen. De spreker meent dat die beloftes niet worden nagekomen,

M. Dimitri Legasse (PS) remercie le ministre et explique avoir relu l'intervention qu'il avait faite l'année précédente. Il rappelle que son groupe exprimait déjà des inquiétudes quant à l'absence d'ambition d'investir dans les transports publics, quant à la situation des navetteurs et des travailleurs, ainsi qu'au manque de mesures réelles pour encourager un changement de mobilité, y compris en termes de mobilité douce, alors même que les enjeux climatiques n'ont jamais été aussi élevés. Ces inquiétudes ne sont pas levées par la nouvelle note de politique générale et se voient même confirmées après une année de difficultés pour les travailleurs du secteur.

L'orateur estime que le gouvernement pratique un décalage permanent entre les ambitions affichées et les actes posés. Il évoque l'ambition de développer les transports publics, contrastant avec les coupes budgétaires annoncées, notamment les 675 millions d'euros d'économies auxquelles pourraient s'ajouter des efforts supplémentaires évoqués par le premier ministre. Il demande quelles conséquences ces efforts auront sur le département de la mobilité et quand ces informations seront clarifiées.

Il rappelle que l'on affirme reconnaître l'importance de la concertation sociale, alors que les syndicats seraient considérés comme des acteurs bloquants que l'on contournerait. Il souligne que l'on prône la transition écologique sans mesures concrètes ambitieuses, que l'on décrit la mobilité comme un droit fondamental tout en permettant des hausses tarifaires qui accroissent la précarité, et que l'on affirme vouloir gérer les nuisances autour de Bruxelles-National tout en permettant ce qu'il appelle la flamandisation de l'aéroport et le maintien de la route aérienne RNP 07, qui prive près de 450.000 habitants de sommeil et de tranquillité.

M. Legasse indique avoir relu le programme du parti Les Engagés, auquel appartient le ministre, afin de mieux comprendre l'évolution de sa vision. Il note de nombreuses propositions figurant dans ce programme: permettre aux piétons de se réappropriier les espaces publics, doubler l'offre de transports publics, assurer l'accès à un train ou un bus à quinze minutes de chez soi, consacrer une partie de la fiscalité carbone au redéploiement du rail, garantir une présence humaine dans un maximum de gares, assurer au moins deux trains par heure aux heures de pointe, rendre gratuits les parkings pour les utilisateurs de titres de transport, supprimer la TVA sur les billets, diminuer les tarifs, maintenir et étendre les tarifs réduits, ou encore réformer la fiscalité automobile. L'orateur estime que ces engagements ne sont pas rencontrés, voire qu'ils sont contredits dans les

en dat de genomen maatregelen zelfs in strijd zijn met die beloftes. Dat doet volgens hem vragen rijzen over de politieke coherentie van de minister.

Hij heeft het vervolgens over het onderdeel spoor. Hij benadrukt dat de minister het honderdjarige bestaan van de wet van 1926 tot oprichting van de NMBS aanhaalt om aan te dringen op een verdere modernisering van het spoor, terwijl hij tegelijk besparingen van 100 miljoen euro aankondigt vanaf dit jaar. Hoe denkt de minister de doelstelling van een uitbreiding van het aanbod en een toename van het aantal gebruikers met 30 % te bereiken en tegelijkertijd 675 miljoen te besparen? Wie zal die besparingen concreet realiseren en op basis van welke afwegingen tussen operatoren, regio's of zones? Kan de minister garanderen dat de werkomstandigheden van de spoorarbeiders en de situatie van de pendelaars hier niet nog meer onder zullen lijden?

Er moet nog 575 miljoen euro worden bespaard de komende jaren. Bevestigt de minister dat bedrag of moet in een nog hoger bedrag worden voorzien, gelet op de recente aankondigingen van de eerste minister? Wie zal de factuur betalen? Zullen stations in landelijke gebieden worden gesloten? Zal het rollend materieel minder vernieuwd worden? Zullen de pendelaars een langer traject met de wagen moeten afleggen om een station te bereiken dat nog open is?

De heer Legasse herinnert eraan dat in de vorige beleidsnota een voorstel van de NMBS over de sluiting van stations en haltes werd aangekondigd. Heeft de minister een voorstel ontvangen? Welke stations worden bedreigd met sluiting? Het actieplan dat gekoppeld is aan de herziening van het openbaredienstcontract van de NMBS en het performantiecontract van Infrabel moet klaar zijn tegen eind 2026. Is de minister in dat verband van plan de doelstellingen betreffende het reizigersaantal en het spooraanbod terug te schroeven?

Volgens de spreker passen die besparingen in wat hij noemt een ideologische visie van de liberalisering van het spoor. Hij merkt op dat die koers niet naar voren kwam uit het programma van Les Engagés, maar wel uit de programma's van de MR en de N-VA. De minister lijkt van koers te zijn veranderd. Hij vraagt wanneer het aangekondigde "grote debat", mét een tijdsschema van de hervormingen, in het Parlement zal plaatsvinden, en of dat debat niet in de eerste plaats zou moeten gaan over de werkomstandigheden die in verschillende externe studies worden aangeklaagd. Hij vraagt welk scenario van liberalisering wordt verdedigd: een nationale markt, of provinciale of gewestelijke markten? Hij herinnert aan eerdere discussies waarin twee scenario's zijn verworpen. Hij merkt op dat de liberalisering niet kan

actes, ce qui selon lui interroge la cohérence politique du ministre.

Il aborde ensuite le volet ferroviaire. Il souligne que le ministre évoque le centenaire de la loi de 1926 ayant créé la SNCB pour appeler à poursuivre la modernisation du rail, tout en annonçant des économies de 100 millions d'euros dès cette année. Comment le ministre compte-t-il atteindre les objectifs d'augmentation de l'offre et d'une croissance de 30 % des utilisateurs tout en réalisant 675 millions d'économies? Qui réalisera concrètement ces économies et selon quels arbitrages entre opérateurs, régions ou zones? Peut-il garantir que cela ne détériorera pas davantage les conditions de travail des cheminots ni la réalité vécue par les navetteurs?

Il reste 575 millions à économiser dans les prochaines années. L'orateur demande si le ministre confirme ce montant ou s'il faut prévoir davantage compte tenu des annonces récentes du premier ministre. Qui paiera la facture? Les zones rurales verront-elles leurs gares fermées? Y aura-t-il moins de renouvellement du matériel roulant? Les navetteurs devront-ils rallonger leur trajet en voiture pour atteindre une gare encore ouverte?

M. Legasse rappelle que la note précédente annonçait une proposition de la SNCB concernant des fermetures de gares et de points d'arrêt. Le ministre a-t-il reçu une telle proposition? Quelles sont les gares menacées de fermeture? Étant donné que le plan d'action lié à la révision du contrat de service public de la SNCB et du contrat de performance d'Infrabel doit être élaboré d'ici fin 2026, le ministre compte-t-il réviser à la baisse les objectifs de voyageurs et d'offre ferroviaire?

L'orateur situe ces économies dans ce qu'il appelle une vision idéologique de libéralisation du rail. Il relève que cette orientation n'apparaissait pas dans le programme des Engagés, contrairement à ceux du MR et de la N-VA, mais semble être devenue celle du ministre. Il demande quand aura lieu le "grand débat" annoncé au Parlement, accompagné d'un calendrier de réformes, et si ce débat ne devrait pas commencer par les conditions de travail dénoncées dans plusieurs études externes. Il demande quel scénario de libéralisation est défendu: un marché national, des marchés provinciaux, ou régionaux? Il rappelle des échanges antérieurs où deux scénarios avaient été écartés. Il observe que la libéralisation ne convainc ni en termes d'amélioration des conditions des travailleurs ni en termes de qualité de service pour les

overtuigen, noch op het vlak van een verbetering van de werkomstandigheden, noch op het vlak van de kwaliteit van de dienstverlening aan de pendelaars. Hij meent dat de liberalisering veeleer dient als rechtvaardiging voor hervormingen op het vlak van hr, waarmee hij het niet eens is.

De heer Legasse komt terug op de reeks stakingen door de vakbonden, die hij legitiem vindt. Hij verwijt de minister dat hij de deur heeft gesloten voor overleg en het tijdschema voor de hervormingen heeft vervroegd naar 2026. De spreker omschrijft de maatregelen die hij aan de regering toeschrijft als een 'gruwelboek: contractualisering van de aanwervingen, feitelijke afschaffing van het sociaal overleg, invoering van een escalatiemechanisme waardoor fundamentele beslissingen kunnen worden genomen zonder goedkeuring van de vakbonden. De heer Legasse klaagt de manier aan waarop die "modernisering" wordt doorgevoerd. Hij associeert ze met doorgedreven flexibilisering, minder rechten, buitenspel gezette vakbonden en een minder goede dienstverlening aan de reizigers vanwege een minder goed onderhouden net en meer afgeschafte treinen. Hij haalt ook de problematiek van de pensioenen van de spoorarbeiders aan, met een hogere pensioenleeftijd en een minder gunstige berekening. Hij wil graag het standpunt van de minister, als regeringslid, horen en vraagt of hij van plan is de werknemers bij de bevoegde minister te ondersteunen.

De spreker haalt vervolgens de schaarste aan gekwalificeerd personeel in sommige spoorwegfuncties aan. Hij vraagt hoeveel aanwervingen dit jaar gepland zijn voor de NMBS en Infrabel en welke concrete acties de minister wil ondernemen om ze effectief te realiseren.

De heer Legasse heeft het vervolgens over de tarieven. Hij benadrukt dat mobiliteit een recht is en vraagt wat er is gepland om de betaalbaarheid van tickets te garanderen, met inbegrip van de mogelijkheid om cash te betalen aan een loket. Hij vraagt of de minister zich ertoe kan engageren bijkomende sluitingen van loketten te beletten en elke tariefdiscriminatie tussen digitale en niet-digitale gebruikers te voorkomen.

De spreker merkt op dat bijna 20 % van de Belgen op het vlak van mobiliteit in een kwetsbare positie verkeert en zegt dat er in de beleidsnota geen concrete maatregelen staan om dat fenomeen te bestrijden. Hij wil de tariefbenchmark die de FOD mobiliteit heeft uitgevoerd, inzien en vraagt naar de impact op jongeren en senioren. Hij meent dat het regeringsbeleid de kwetsbaarheid in het algemeen, en dus ook de kwetsbaarheid inzake mobiliteit, verergert. Dat belemmert de toegang tot werk, rechten en opleiding.

navetteurs, et lui reproche de servir plutôt de justification aux réformes RH qu'il conteste.

M. Legasse revient sur la série de grèves menées par les organisations syndicales, qu'il juge légitimes. Il reproche au ministre d'avoir fermé la porte à la négociation et d'avoir avancé le calendrier des réformes en 2026. L'orateur décrit comme un "catalogue d'horreurs" les mesures qu'il attribue au gouvernement: contractualisation des recrutements, suppression effective de la concertation sociale, introduction d'un mécanisme d'escalade permettant d'adopter des décisions essentielles sans l'accord syndical. M. Legasse dénonce les modalités de cette "modernisation", qu'il associe à une flexibilisation accrue, une réduction des droits, une marginalisation des syndicats et un affaiblissement du service rendu aux usagers via un réseau moins entretenu et plus de trains supprimés. Il évoque aussi la problématique des pensions des cheminots, dont l'âge de départ reculerait et dont le calcul serait moins favorable. Il demande quelle est la position du ministre, en tant que membre du gouvernement, et s'il entend soutenir les travailleurs auprès du ministre compétent.

L'orateur relève ensuite la pénurie de personnel qualifié dans certaines fonctions ferroviaires. Il demande combien de recrutements sont prévus cette année pour la SNCB et Infrabel, et quelles actions concrètes le ministre compte entreprendre pour les réaliser.

M. Legasse aborde ensuite la tarification. Il rappelle que la mobilité est un droit et demande ce qui est prévu pour garantir l'accessibilité des billets, y compris la possibilité de payer en espèces au guichet. Il demande si le ministre s'engage à empêcher de nouvelles fermetures de guichets et à éviter toute discrimination tarifaire entre utilisateurs digitaux et non digitaux.

L'orateur relève que près de 20 % des Belges se trouvent en situation de précarité de mobilité et affirme ne rien lire de concret dans la note pour lutter contre ce phénomène. Il demande à obtenir le benchmark tarifaire réalisé par le SPF Mobilité et interroge l'impact pour les jeunes et les seniors. Il estime que les politiques du gouvernement aggravent la précarité générale et, partant, la précarité de mobilité, qui entrave l'accès à l'emploi, aux droits et à la formation.

Wat de parkings betreft, vraagt de heer Legasse welke maatregelen zullen worden genomen om te voorkomen dat sommige NMBS-parkings leeg blijven en of er tariefaanpassingen worden overwogen. Hij benadrukt dat de veiligheid in en rond stations beter moet. De spreker geeft het voorbeeld van Tubeke, waar veiligheidsproblemen blijven bestaan. Hij maakt zich zorgen over de toekomst van Securail en over het gebrek aan middelen daarvoor, terwijl een integratie in de FOD Binnenlandse zaken vorig jaar werd opgeworpen. Wat wil de minister echt doen? Waarom krijgt Securail niet de nodige middelen?

Over inclusieve mobiliteit vraagt de spreker welke concrete acties zullen worden ondernomen, in het bijzonder met betrekking tot assistentie aan personen met beperkte mobiliteit in de stations.

Op het vlak van infrastructuur vraagt de heer Legasse of de minister kan beloven geen enkele lijn, geen enkel station, geen enkele halte en geen enkel loket te schrappen de komende jaren. Hij vraagt ook naar de plaats die de kleine lijnen en de landelijke zones toebedeeld krijgen, nu het accent op de grote lijnen ligt. Hij vraagt waaraan de intermodale werkgroep van de NMBS en de regionale wegvervoerders precies werkt.

De spreker heeft het over de eenmaking van tickets en tarieven. Hij vraagt of een burger in 2026 daadwerkelijk van het ene op het andere vervoermiddel zal kunnen overstappen bij het overschrijden van gewestgrenzen. Hij merkt op dat het gebruik van de uitdrukking “gewestgrenzen” vragen oproept.

De heer Legasse wijst op het ontbreken van concrete maatregelen om wandelen of fietsen te promoten. Op het vlak van fiscale vergroening vraagt hij hoe de regering denkt het gebruik van wagens op fossiele brandstof te ontmoedigen, of er een akkoord binnen de regering bestaat en hoe zelfstandigen zullen worden ondersteund. De spreker vraagt naar de financiering en de voorwaarden van de uitbreiding van het mobiliteitsbudget. Welk concreet beleid plant de minister voor de maritieme vergroening en in welk budget is daarvoor voorzien?

Wat het vrachtvervoer betreft, wijst hij erop dat enkel de acties uit het vorige plan worden overgenomen. Hij meent dat de visie van de minister beperkt blijft tot de ambities van zijn voorganger, maar dan met minder middelen.

Op het vlak van verkeersveiligheid is de spreker tevreden met de organisatie van een Staten-Generaal, maar hij vraagt op welke manier die zal aansluiten bij het vorige Waalse initiatief en welke gevolgen er aan de aanbeveling over het rijbewijs met punten zullen worden gegeven. Hij vraagt ook of er in bijkomende middelen

En matière de parkings, M. Legasse demande quelles mesures seront prises pour éviter que certains parkings SNCB restent vides et si des adaptations tarifaires seront envisagées. Il insiste sur la nécessité d'améliorer la sécurité dans et autour des gares. L'orateur cite l'exemple de Tubize, où des problèmes de sécurité perdurent. Il s'inquiète de l'avenir de Securail et du manque de moyens qui lui sont consacrés, alors qu'une intégration au SPF Intérieur avait été évoquée l'année précédente. Que souhaite réellement faire le ministre? Pourquoi ne pas doter Securail des moyens nécessaires?

Sur la mobilité inclusive, l'orateur demande quelles actions concrètes seront mises en place, notamment sur l'assistance aux personnes à mobilité réduite en gare.

En matière d'infrastructures, M. Legasse demande si le ministre peut s'engager à ne supprimer aucune ligne, aucune gare, aucun point d'arrêt et aucun guichet dans les années à venir. Il interroge aussi la place réservée aux petites lignes et aux zones rurales, alors que l'accent est mis sur les grandes lignes. Il demande sur quoi travaille exactement le groupe de travail intermodal regroupant la SNCB et les opérateurs régionaux.

L'orateur évoque l'intégration billettique et tarifaire. Il demande si un citoyen pourra effectivement, en 2026, passer facilement d'un mode à l'autre en franchissant les frontières régionales. Il note que l'usage de l'expression “frontières régionales” interroge.

M. Legasse relève l'absence de mesures concrètes concernant le soutien à la marche et au vélo. En matière de verdissement fiscal, il demande comment le gouvernement compte décourager l'usage de véhicules fossiles, si un accord existe au sein du gouvernement et comment les indépendants seront soutenus. L'orateur interroge le financement et les modalités de l'extension du budget mobilité et demande quelles politiques concrètes le ministre compte mener pour le verdissement maritime et avec quels budgets.

Concernant le fret, il relève que seules les actions du plan précédent sont reprises. Il estime que la vision du ministre se limite aux ambitions de son prédécesseur, mais avec moins de moyens.

En matière de sécurité routière, l'orateur salue la tenue d'États généraux, tout en demandant quels liens seront faits avec l'initiative wallonne précédente et quelles suites seront données à la recommandation relative au permis à points. Il demande aussi si des moyens supplémentaires sont prévus pour la police et

wordt voorzien voor politie en justitie, die volgens hem onmisbaar zijn voor de effectieve handhaving van de strengere normen.

De heer Legasse raakt vervolgens het probleem van de drones aan, stelt vragen bij het gebrek aan concrete maatregelen voor de burgerlijke overheden en merkt op dat de middelen, tijdens een vorige hoorzitting, hoofdzakelijk leken voorbehouden voor Defensie. Welke middelen zullen werkelijk worden ingezet om de burgerveiligheid te garanderen?

Hij vraagt vervolgens naar de uitvoering van de resolutie “betreffende de oprichting van TreinPunten” (DOC 56 0238/006) en vraagt of er in bijkomende middelen zal worden voorzien en hoe de nieuwe tariefformule op die maatregel zal worden afgestemd.

De spreker vraagt tot slot welke projecten zeker afgerond moeten zijn in 2026 om in aanmerking te komen voor de Europese fondsen van de herstel- en veerkrachtfaciliteit. Hij peilt naar de werkzaamheden aan de militaire corridors, waarbij hij eraan herinnert dat in sommige teksten het zuidelijke landsdeel buiten beschouwing werd gelaten. Die visie zou men moeten laten varen.

Tot slot komt de heer Legasse terug op vliegroute RNP 07. Hij herinnert eraan dat bijna 450.000 inwoners van Brussel en Waals-Brabant die route – tijdelijk bedoeld maar inmiddels een vaste route – moeten verduren. Hij beschrijft het gebrek aan adempauzes voor de inwoners, de blootstelling aan intens en herhaald lawaai, de massale overschrijdingen van de geluidsnormen en de gevolgen voor de gezondheid.

De spreker herinnert aan de recente rechterlijke veroordelingen en het aan de Federale Staat opgelegde tijdschema. Hij meent dat de beleidsnota geen enkele maatregel bevat om de situatie concreet te verbeteren en dat de enige zichtbare actie van de regering erin bestaat dat zij heeft toegelaten dat Brussel-Nationaal een Vlaamse luchthaven is geworden.

Hij besluit met verschillende vragen: hoelang zal de gezondheid van de omwoners worden opgeofferd? Hoelang zullen de geluidsnormen nog met de voeten worden getreden? Hoelang zal RNP 07 nog worden gebruikt als vaste route? Engageert de minister zich ertoe de rechterlijke beslissingen te respecteren en het totale geluidsniveau te doen dalen? Wanneer mogen de betrokken burgers hopen op een verbetering van hun situatie?

Mevrouw Farah Jacquet (PVDA-PTB) bedankt de minister voor de toelichting en de beleidsnota. De spreker geeft meteen aan dat bepaalde aspecten bij haar

la justice, indispensables selon lui au contrôle effectif des normes renforcées.

M. Legasse aborde ensuite la question des drones, s’interroge sur le manque de mesures concrètes pour les autorités civiles et observe que les moyens, lors d’une audition antérieure, semblaient essentiellement réservés à la Défense. Quels moyens seront réellement déployés pour garantir la sécurité civile?

Il interroge ensuite la mise en œuvre de la résolution visant à créer *des Points Train* (DOC 56 0238/006) et demande si des budgets supplémentaires seront prévus, ainsi que l’adéquation de la nouvelle formule tarifaire à cette mesure.

L’orateur demande enfin quels projets doivent impérativement être clôturés en 2026 pour bénéficier des fonds européens du mécanisme pour la reprise et la résilience. Il interroge les travaux sur les corridors militaires, rappelant que certains textes ignoraient la moitié sud du pays, et demande que cette vision ne soit pas reconduite.

M. Legasse termine en revenant sur la route aérienne RNP 07. Il rappelle que près de 450.000 habitants de Bruxelles et du Brabant wallon subissent cette route devenue régulière alors qu’elle avait été annoncée comme temporaire. Il décrit l’absence de répit pour les habitants, l’exposition à des nuisances intenses et répétées, les dépassements massifs des normes de bruit et les effets sur la santé.

L’orateur rappelle les condamnations judiciaires récentes et le calendrier imposé à l’État fédéral. Il estime que la note ne contient aucune mesure permettant concrètement d’améliorer la situation et que la seule action visible du gouvernement serait d’avoir permis que Bruxelles-National devienne un aéroport flamand.

Il conclut en posant plusieurs questions: combien de temps la santé des habitants sera-t-elle sacrifiée? Combien de temps les normes de bruit continueront-elles à être bafouées? Pendant combien de temps la RNP 07 sera-t-elle utilisée comme route régulière? Le ministre s’engage-t-il à faire respecter les décisions de justice et à réduire le niveau de bruit global? Quand les citoyens concernés peuvent-ils espérer une amélioration de leur situation?

Madame Farah Jacquet (PVDA-PTB) remercie le ministre pour la présentation et la note de politique générale. L’oratrice indique d’emblée que certains éléments

op sterk verzet stuiten, in het bijzonder wat zij omschrijft als de aanvallen op het spoor, de reizigers en het spoorpersoneel, ook al kunnen andere positieve intenties op haar steun rekenen.

Zij benadrukt dat de regering er volgens haar op uit is om de NMBS, een eeuw na haar oprichting in 1926, te ontmantelen door te morrelen aan het statuut, de eenheid van het spoor en het sociaal overleg. Ze zal hierop in detail terugkomen wanneer het wetsontwerp in het Parlement wordt ingediend, maar ze wil nu al verschillende opmerkingen formuleren.

De spreekster benadrukt in de eerste plaats het belang van het statuut van het spoorpersoneel, dat de stabiliteit van de teams en de kennisoverdracht garandeert. In een technische sector zoals het spoor is praktijkervaring onontbeerlijk en kan die alleen mettertijd worden opgebouwd. Minder personeelsverloop betekent minder verlies van vaardigheden, minder fouten en een betere werking van de dienstverlening. In tegenstelling tot wat sommige leidinggevendenden beweren, is stabiliteit ook een veiligheidskwestie: ervaren personeel verkleint het risico op ongevallen. Omgekeerd verzwakt contractuuralisering de werknemers, doordat zij aarzelen om een probleem te melden of een gevaarlijke situatie aan te kaarten. De recente dodelijke ongevallen deden zich voornamelijk voor bij werknemers van onderaannemers of contractuele werknemers. Het beschermen van het statuut komt dus rechtstreeks neer op het beschermen van de reizigers.

Zij herinnert eraan dat het statuut ook een instrument van gelijkheid en sociale rechtvaardigheid is: de barema's zorgen voor loontransparantie, beperken discriminatie en dragen bij tot het verkleinen van de loonkloof tussen vrouwen en mannen. Het statuut vervangen door contracten zou de ongelijkheden vergroten, tweederangswerknemers in het leven roepen en een spoor met twee snelheden invoeren. In tijden van personeelsschaarste maakt het statuut de spoorberoepen aantrekkelijk en maakt het jongeren loyaler naar het bedrijf, terwijl contractuuralisering het tegenovergestelde effect zou hebben door meer arbeidsonzekerheid, meer uitstroom en een daling van het aantal kandidaten te veroorzaken, net op het moment dat het treinaanbod zou moeten toenemen. Volgens de spreekster is hier sprake van een duidelijke tegenstrijdigheid.

Mevrouw Jacquet weerlegt ook het argument dat contractuuralisering de kosten verlaagt: de turn-over, herhaalde opleidingen en het beroep op onderaannemers zullen volgens haar uiteindelijk meer kosten. Investeren in statutair spoorpersoneel is efficiënter, veiliger en rendabeler. De statutaire aanwerving afschaffen, zou leiden tot een vicieuze cirkel van arbeidsonzekerheid, verlies aan expertise, achteruitgang van de dienstverlening

appellent une opposition frontale de sa part, en particulier ce qu'elle qualifie d'attaques contre le rail, les usagers et les cheminots, même si d'autres intentions positives peuvent être soutenues.

Elle souligne qu'un siècle après la création de la SNCB en 1926, le gouvernement préparerait selon elle son démantèlement, à travers la remise en cause des statuts, de l'unicité du rail et de la concertation sociale. Elle précise qu'elle y reviendra en détail si le projet de loi est déposé au Parlement, mais souhaite déjà formuler plusieurs observations.

L'oratrice insiste d'abord sur l'importance du statut des cheminots, qui garantit la stabilité des équipes et la transmission des savoirs. Dans un secteur technique comme le rail, l'expérience de terrain est indispensable et ne peut être acquise qu'au fil du temps. Moins de rotation signifie moins de perte de compétences, moins d'erreurs et un meilleur fonctionnement du service. Contrairement à ce que prétendent certains dirigeants, la stabilité est aussi une question de sécurité: un personnel expérimenté réduit les risques d'accident. À l'inverse, la contractualisation fragilise les travailleurs en les poussant à hésiter avant de signaler un problème ou de refuser une situation dangereuse. Les récents accidents mortels concernent majoritairement des travailleurs sous-traitants ou contractuels. Protéger le statut revient donc directement à protéger les usagers.

Elle rappelle que le statut constitue également un outil d'égalité et de justice sociale: les barèmes assurent une transparence salariale, limitent les discriminations et contribuent à réduire les écarts salariaux entre femmes et hommes. Remplacer le statut par des contrats accentuerait les inégalités, créerait des travailleurs de seconde zone et instaurerait un rail à deux vitesses. Dans un contexte de pénurie de personnel, le statut rend les métiers du rail attractifs et favorise la fidélisation des jeunes, tandis que la contractualisation produirait l'effet inverse en générant davantage de précarité, de départs et une baisse du nombre de candidats, alors même que l'offre de train est censée augmenter. L'oratrice estime que cette contradiction est évidente.

Mme Jacquet réfute également l'argument selon lequel la contractualisation réduirait les coûts: le turnover, les formations répétées et le recours à la sous-traitance finissent selon elle par coûter davantage. Investir dans des cheminots statutaires est plus efficace, plus sûr et plus rentable. Supprimer le recrutement statutaire conduirait à un cercle vicieux fait de précarité, de perte d'expertise, de dégradation du service et de hausse

en stijgende kosten, wat neerkomt op een blijvende verzwakking van de openbare spoorwegdienst.

Vervolgens verwijst ze naar het standpunt van een onderzoeker in het recht, François-Xavier Lievens, die stelt dat het mogelijk is de markt open te stellen voor concurrentie en tegelijkertijd het statuut te behouden, aangezien de Europese regelgeving toelaat een statuut te koppelen aan het openbardienstcontract. De sprekerster vraagt de minister hoe hij als jurist reageert op deze analyse die zijn argumenten weerlegt.

De sprekerster gaat vervolgens in op de hervorming van HR Rail, die volgens haar verder reikt dan een loutere technische aanpassing. De overdracht van de hr-bevoegdheden naar de NMBS en Infrabel is volgens haar een eerste stap in het afbouwen van het eenheidsstatuut bij het spoor. Nu werken de werknemers onder geharmoniseerde regels, met één werkgever en een gecentraliseerde sociale dialoog. In de toekomst zal elke onderneming haar personeel afzonderlijk beheren, wat zal leiden tot uiteenlopende praktijken en rechten, en uiteindelijk tot concurrentie tussen werknemers. De sprekerster schetst een mechanisme dat volgens haar welbekend is: de gemeenschappelijke werkgever verzwakken, hem overbodig maken en hem uiteindelijk afschaffen. Zij betwist voorts het argument van de "verdrievoudiging van de taken" en is van mening dat de voorgestelde oplossing in werkelijkheid leidt tot een verdubbeling van de taken, terwijl HR Rail die nog steeds zou kunnen uitvoeren.

Mevrouw Jacquet herinnert eraan dat de splitsing van het spoor al heeft geleid tot een toename van structuren, kosten, bureaucratie en een beroep op consultants, zonder dat de dienstverlening is verbeterd. Het resultaat is volgens haar duidelijk: meer leidinggevenden, minder personeel op het terrein, minder efficiëntie en een verzwakte coördinatie. Hiermee doorgaan zou neerkomen op het herhalen van fouten uit het verleden en op een toename van de versnippering, de onveiligheid en het verlies aan stiptheid. Ook het toekennen van meer bevoegdheden aan Infrabel roept vragen op, gelet op de talrijke gerechtelijke veroordelingen van het personeelsbeleid bij Infrabel. Door bij HR Rail taken weg te halen, verzwakt de regering volgens haar het volledige sociale bouwwerk van het spoor: het gemeenschappelijke statuut, de nationale sociale dialoog, de interne mobiliteit en de collectieve bescherming. Volgens de vakbonden opent deze hervorming de deur voor sociale dumping, concurrentie tussen spoorwerknemers en een geleidelijke ontmanteling van de openbare spoorwegdienst.

De sprekerster vraagt om verduidelijking over de aangekondigde studie met betrekking tot het behoud van HR Rail als enige juridische werkgever. Gaat het echt om

des coûts, soit un affaiblissement durable du service public ferroviaire.

Elle cite ensuite la position d'un chercheur en droit, François-Xavier Lievens, qui affirme qu'il est possible d'ouvrir à la concurrence tout en conservant le statut, puisque le règlement européen permet d'attacher un statut au contrat de service public. L'oratrice demande alors au ministre comment, en tant que juriste, il répond à cette analyse réfutant ses arguments.

L'oratrice aborde ensuite la réforme de HR Rail, qu'elle ne considère pas comme un simple ajustement technique. Le transfert des compétences RH vers la SNCB et Infrabel constitue selon elle un premier pas vers la remise en cause du statut unique. Aujourd'hui, les travailleurs bénéficient de règles harmonisées, d'un employeur unique et d'un dialogue social centralisé. Demain, chaque entreprise gèrera séparément son personnel, entraînant des pratiques différentes, des droits différents et à terme une mise en concurrence des travailleurs. L'oratrice décrit un mécanisme qu'elle juge bien connu: affaiblir l'employeur commun, le rendre inutile et finalement le supprimer. Elle conteste par ailleurs l'argument du "triplement des tâches", estimant que la solution proposée conduit en réalité à un doublement des tâches alors que HR Rail pourrait encore les assumer.

Mme Jacquet rappelle que la scission du rail a déjà multiplié les structures, les coûts, la bureaucratie et le recours aux consultants sans amélioration du service. Le résultat serait clair: plus de chefs, moins de personnel sur le terrain, une moindre efficacité et une coordination affaiblie. Poursuivre dans cette direction reviendrait à répéter les erreurs du passé et à accentuer fragmentation, insécurité et pertes de ponctualité. Confier davantage de compétences à Infrabel interroge également, au vu des nombreuses condamnations judiciaires pour sa gestion du personnel. En vidant HR Rail de ses missions, le gouvernement fragilise selon elle l'ensemble de l'édifice social du rail: statut commun, dialogue social national, mobilité interne et protections collectives. Les organisations syndicales estiment que cette réforme ouvre la voie au dumping social, à la mise en concurrence des cheminots et au démantèlement progressif du service public ferroviaire.

L'oratrice demande des éclaircissements sur l'étude annoncée au sujet du maintien de HR Rail comme employeur juridique unique. S'agit-il réellement d'évaluer

een evaluatie van het behoud van het huidige systeem of wil men de ontmanteling ervan verder voorbereiden? Wanneer zullen de resultaten worden gepubliceerd? En welke concrete initiatieven is de regering vervolgens van plan te nemen?

Ze gaat vervolgens in op de afschaffing van de tweederdemeerderheidsregel in de nationale paritaire commissie. De spreekster stelt dat hiermee een rode lijn wordt overschreden en is van mening dat de minister de draagwijdte van deze keuze niet ten volle inziet. Toestaan dat essentiële regels bij gewone meerderheid worden aangenomen, komt volgens haar neer op het marginaliseren van de vakbonden binnen een van de grootste overheidsbedrijven. Zij vraagt of dit mechanisme een achteruitgang betekent van het recht op inspraak dat door artikel 23 van de Grondwet wordt gewaarborgd, of het verenigbaar is met de internationale verplichtingen van België, met name de IAO-verdragen en het Europees Sociaal Handvest, en of de regering kan aantonen dat deze achteruitgang noodzakelijk, passend en evenredig is. Welke maatregelen acht de minister precies onmisbaar voor de prestaties van de sector en waarom zouden die niet met een tweederdemeerderheid kunnen worden aangenomen? Tot slot vraagt zij de minister Europese voorbeelden te noemen van openbare spoorwegondernemingen die een arbeidsreglement goedkeuren zonder gekwalificeerde meerderheid of zonder vakbondsakkoord.

Mevrouw Jacquet sluit dit onderwerp af met een hernieuwd verzoek om het voorontwerp van wet in te trekken en terug te keren naar de onderhandelingstafel. De vakbonden hebben de hand uitgestoken, maar hun oproep bleef onbeantwoord.

Zij gaat vervolgens in op de besparingen die het spoor opgelegd krijgt: 675 miljoen tijdens deze zittingsperiode, waar nog eens 100 miljoen bijkomt. Wat betekent het concreet om een efficiënt gebruik van middelen te garanderen? Waar zullen deze besparingen worden gerealiseerd? Welke impact zullen zij hebben op de werknemers en de reizigers? Wat zal er gebeuren met de investeringen die als noodzakelijk werden aangekondigd?

De spreekster herinnert eraan dat de minister ook minister van Klimaat is en dat er miljarden worden vrijgemaakt voor bewapening, maar dat er wordt bespaard op het spoor, terwijl het spoorvervoer juist een van de belangrijkste oplossingen is voor de klimaatcrisis. Ze wijst op de politieke verantwoordelijkheid van economische en ecologische keuzes en herinnert eraan dat de rijkste 1 % evenveel CO₂ uitstoten als de armste 66 %.

Mevrouw Jacquet gaat vervolgens in op het goederenvervoer per spoor en verwijst naar de aanhoudende

le maintien du système actuel ou de préparer sa remise en cause? Quand les résultats seront-ils publiés? Et quelles initiatives concrètes le gouvernement entend-il prendre ensuite?

Elle aborde ensuite la suppression de la règle des deux tiers en commission paritaire nationale. L'oratrice parle d'une ligne rouge franchie et estime que le ministre ne mesure pas pleinement la portée de ce choix. Permettre l'adoption de règles essentielles à la majorité simple revient selon elle à marginaliser les organisations syndicales dans une des plus grandes entreprises publiques. Elle demande si ce mécanisme constitue une régression du droit de participation garanti par l'article 23 de la Constitution, s'il est compatible avec les obligations internationales de la Belgique, notamment les conventions de l'OIT et la Charte sociale européenne, et si le gouvernement peut démontrer que cette régression serait nécessaire, adéquate et proportionnée. Quelles sont précisément les mesures que le ministre estime indispensables à la performance du secteur et pourquoi ne pourraient-elles pas être adoptées avec la majorité des deux tiers? Elle demande enfin au ministre de citer des modèles européens où des entreprises publiques ferroviaires adoptent un règlement de travail sans majorité qualifiée ni accord syndical.

Mme Jacquet conclut sur ce sujet en demandant une nouvelle fois le retrait de l'avant-projet de loi et un retour à la table des négociations. Les syndicats ont tendu la main, mais cet appel serait resté sans réponse.

Elle aborde ensuite la question des économies imposées au rail: 675 millions réalisés lors de la législature, auxquels s'ajoutent 100 millions supplémentaires. Que signifie concrètement la volonté de garantir l'efficacité de l'usage des ressources? Où ces économies seront-elles réalisées? Quel sera l'impact pour les travailleurs et les usagers? Qu'advient-il des investissements annoncés comme nécessaires?

L'oratrice rappelle que le ministre est aussi ministre du Climat, et que pendant que des milliards sont débloqués pour l'armement, des économies sont réalisées dans le rail alors que celui-ci fait partie des solutions centrales face aux dérèglements climatiques. Elle évoque la responsabilité politique face aux choix économiques et environnementaux, rappelant que les 1 % les plus riches émettent autant de CO₂ que les 66 % les plus pauvres.

Mme Jacquet aborde ensuite le fret ferroviaire et cite les difficultés persistantes de Lineas malgré plus

moeilijkheden bij Lineas, ondanks de meer dan 100 miljoen euro die de afgelopen jaren werd ingebracht en de 60 miljoen euro die bijkomend werd aangekondigd. Hoe valt het te verantwoorden dat de verliezen met publieke middelen worden opgevangen, terwijl de private sector de beslissingsbevoegdheid behoudt? Is de regering van plan haar steun te koppelen aan overheidscontrole, werkgelegenheidsgaranties en een echte industriële strategie? Wordt er nagedacht over het falen van de privatisering en de grenzen van de liberalisering van het goederenvervoer?

Ze haalt het voorbeeld van Alstom Brugge aan en vraagt of bij het zogenaamde “contract van de eeuw” alles in het werk is gesteld om de lokale tewerkstelling en het spoorvervoer te bevorderen. Volgens haar was dat niet het geval en roept deze beslissing industriële en ethische vragen op.

De spreekster vraagt vervolgens welke wijzigingen de minister tegen 2028 wil aanbrengen in het openbaredienstcontract van de NMBS en in het performantiecontract van Infrabel. Ze informeert ook naar de stand van zaken met betrekking tot het uniforme vervoersbewijs en naar de geplande datum van invoering.

Wat de toegankelijkheid van de trein betreft, wijst mevrouw Jacquet erop dat bijna 20 % van de Belgen in een preciaire mobiliteitssituatie leeft. Wat doet de minister om de trein daadwerkelijk toegankelijk te maken, nu het treinticket in februari met 2 % is gestegen? Welke doelstellingen heeft de regering met betrekking tot een verlaging van de ticketprijzen? Hoe zit het met de parkeerplaatsen die tot 20 euro per dag kunnen kosten, of 9 euro met een abonnement? Welke maatregelen worden genomen voor de toiletten, waarvan de tarieven stijgen door uitbesteding?

Vervolgens bespreekt ze de toegang tot een auto via sociale leasing. Hoever staat de studie die vorig jaar werd opgestart? Welke maatregelen worden genomen voor gezinnen die hun voertuig niet kunnen vervangen in zones waar de toegang werd beperkt? Binnen welke termijn?

Op het gebied van verkeersveiligheid is ze tevreden over de aangekondigde mogelijkheid om door het volgen van opleidingen bepaalde overtredingen te laten vervallen en vraagt zij of nog andere soortgelijke maatregelen zijn gepland.

Wat het wapenvervoer betreft, verwelkomt de spreekster het koninklijk besluit dat overvliegen en tussenlandingen verbiedt voor luchtvaartuigen die militair materieel vervoeren naar Israël en de Palestijnse gebieden, maar

de 100 millions d'euros injectés ces dernières années et 60 millions supplémentaires annoncés. Comment justifier que les pertes soient socialisées tandis que le secteur privé conserve le pouvoir décisionnel? Le gouvernement entend-il conditionner son soutien à une prise de contrôle public, à des garanties sur l'emploi et à une véritable stratégie industrielle? Une réflexion est-elle menée sur l'échec de la privatisation et les limites de la libéralisation du fret?

Elle cite l'exemple d'Alstom Bruges et demande si tout a été mis en œuvre pour favoriser l'emploi local et le transport ferroviaire lors du contrat dit “du siècle”, estimant que ce n'a pas été le cas et que cette décision soulève des enjeux industriels et éthiques.

L'oratrice demande ensuite ce que le ministre souhaite modifier dans le contrat de service public de la SNCB et le contrat de performance d'Infrabel d'ici 2028. Elle interroge également l'état d'avancement du ticket unique et la date de mise en œuvre envisagée.

Sur l'accessibilité du train, Mme Jacquet rappelle que près de 20 % des Belges vivent en situation de précarité de mobilité. Que fait le ministre pour rendre le train réellement accessible alors que le prix du billet a augmenté de 2 % en février? Quels sont les objectifs du gouvernement concernant la baisse du prix des tickets? Qu'en est-il des parkings pouvant coûter jusqu'à 20 euros par jour ou 9 euros avec abonnement? Quelles mesures seront prises concernant les toilettes dont les tarifs augmentent via la sous-traitance?

Elle aborde ensuite l'accessibilité automobile via le leasing social. Où en est l'étude lancée l'an dernier? Quelles mesures seront prises pour les familles incapables de remplacer leur véhicule dans les zones où l'accès est devenu restreint? À quel horizon?

En matière de sécurité routière, elle salue la possibilité annoncée de formations permettant d'annuler certaines infractions et demande si d'autres mesures similaires sont prévues.

Concernant les transports d'armes, l'oratrice salue l'arrêté royal interdisant le survol et les escales d'aéronefs transportant du matériel militaire vers Israël et les territoires palestiniens, mais demande quels moyens

vraagt zij welke bijkomende middelen aan de inspectiediensten zullen worden toegekend om de handhaving van de maatregel te waarborgen.

Tot slot merkt mevrouw Jacquet op dat de beleidsnota de meerwaarde van wetsvoorstellen en resoluties benadrukt. Zij raadt de minister aan de “treinpunten” te laten vallen en veeleer steun te verlenen aan het voorstel van resolutie “betreffende een maximale integratie van de Belgische spoorentiteiten” (DOC 56 0517/001), dat werd ingediend door de PVDA-PTB-fractie.

De heer Serge Hiligsmann (Les Engagés) dankt de minister en geeft aan dat hij pragmatisch te werk zal gaan en zich op de essentiële vragen zal richten. Hij herinnert eraan dat mobiliteit gepaard gaat met een complexe bevoegdheidsverdeling tussen talrijke beleidsniveaus, waardoor overleg en samenwerking essentieel zijn. Hij verwijst naar de intermodaliteit, de databank voor alcoholcontroles, de internationale spoorverbindingen en de goedkeuring van elektrische steps om de noodzaak van een doeltreffende coördinatie te illustreren. Hij is verheugd over de invoering van een driemaandelijks Interministeriële Conferentie Mobiliteit en kondigt aan dat hij de concrete resultaten van deze vergaderingen nauwlettend zal opvolgen. In dat verband vraagt hij naar de balans van de vier voorgaande conferenties over de strategische koers inzake intermodaliteit, de stand van zaken met betrekking tot de ticketintegratie, alsook de budgetten en financiële implicaties die met deze tariefintegratie gepaard gaan.

De spreker gaat vervolgens in op de stiptheid, die essentieel is om van de trein een geloofwaardig alternatief voor de auto te maken. Hij herinnert aan de moeilijkheden van de voorbije jaren en aan de problemen met het verouderde rollend materieel. Hij acht het noodzakelijk om de zorgwekkende trend van het aantal afgeschafte treinen om te buigen. Wat zijn de precieze oorzaken van deze afschaffingen en wanneer zullen de NMBS en Infrabel bekendmaken welke lijnen het meest getroffen zijn? Welke oplossingen worden op korte en middellange termijn overwogen? Hij vraagt ook naar de opname van een indicator voor afgeschafte treinen in de stipheidsmeting van de *mid-term review*.

De heer Hiligsmann bespreekt vervolgens het nieuwe tariefaanbod, dat is ontworpen om in te spelen op de evolutie van het mobiliteitsgedrag, met meer verplaatsingen 's avonds en in het weekend. Is er een evaluatie van dat tariefaanbod gepland? Beschikt de minister over cijfers in verband met het gebruik van de Train+ kaart? Hebben jongeren en senioren zich aangesloten bij het nieuwe getrouwheidssysteem? Hij vraagt ook of het mogelijk is de fietstoeslag tijdens de daluren af te

supplémentaires seront accordés aux services d'inspection pour assurer le respect effectif de la mesure.

Mme Jacquet conclut en notant que la note affirme la valeur ajoutée des propositions de loi et de résolution. Elle recommande au ministre d'abandonner les “points trains” et de privilégier plutôt la proposition de résolution *visant une intégration maximale des entités ferroviaires belges* (DOC 56 0517/001), déposée par le groupe PVDA-PTB.

M. Serge Hiligsmann (Les Engagés) remercie le ministre et indique qu'il adoptera une approche pragmatique centrée sur les questions essentielles. Il rappelle que la mobilité implique une répartition complexe des compétences entre de nombreux niveaux de pouvoir, ce qui rend la concertation et la collaboration indispensables. Il mentionne l'intermodalité, la base de données regroupant les contrôles d'alcoolémie, les connexions ferroviaires internationales ou encore l'homologation des trottinettes électriques pour illustrer la nécessité d'une coordination efficace. Il se réjouit de l'instauration d'une Conférence interministérielle de la mobilité trimestrielle et annonce qu'il veillera à suivre attentivement les résultats concrets issus de ces réunions. À ce propos, il souhaite connaître le bilan des quatre conférences précédentes en matière d'orientation stratégique pour l'intermodalité, l'état d'avancement de la billetterie intégrée ainsi que les budgets et implications financières liés à cette tarification intégrée.

L'orateur évoque ensuite la ponctualité, indispensable pour que le train soit une alternative crédible à la voiture. Il rappelle les difficultés des années précédentes et les problèmes liés à la vétusté du matériel roulant. Il estime nécessaire d'inverser la tendance préoccupante liée au nombre de trains supprimés. Quelles sont les causes précises de ces suppressions et quand la SNCB et Infrabel communiqueront-elles les lignes les plus touchées? Quelles solutions sont envisagées à court et moyen termes? Il interroge aussi l'intégration d'un indicateur lié aux trains supprimés dans la mesure de la ponctualité lors du *mid-term review*.

M. Hiligsmann aborde ensuite la nouvelle grille tarifaire, conçue pour refléter l'évolution des comportements de mobilité, avec davantage de déplacements en soirée et le week-end. Une évaluation de cette grille est-elle prévue? Le ministre dispose-t-il de chiffres sur l'utilisation de la carte Train+? Les jeunes et les seniors ont-ils adhéré au nouveau système de fidélisation? Il s'interroge également sur la possibilité de supprimer le supplément vélo aux heures creuses, notamment pour les jeunes,

schaffen, met name voor jongeren, en of er maatregelen worden overwogen om de combinatie fiets-trein verder aan te moedigen.

Wat de toegankelijkheid van de stations betreft, verwijst hij naar de werken die zijn uitgevoerd om het aantal beveiligde fietsplaatsen te verhogen. Hoeveel stations beschikken daar momenteel over en welke doelstelling streeft de NMBS op dat vlak na? Wat de autoparkings bij de stations betreft, betreurt de spreker dat de beleidsnota hierover weinig informatie bevat en vraagt hij naar de resultaten van het experiment in Ottignies met een tarief van één euro. Hij wil ook graag de verwachte conclusies kennen van de evaluatie van de gewaarborgde dienstverlening in geval van staking.

Hij gaat verder met het GEN-dossier en wijst erop dat het belangrijk is de resultaten van de door de Inspectie van Financiën uitgevoerde audit bekend te maken om de oorzaak van de budgettaire ontsporing te begrijpen. Aangezien dit project cruciaal is voor de mobiliteit rond Brussel, is het essentieel om een duidelijke toelichting te krijgen over dit aanzienlijke financiële verschil. Hij benadrukt het belang van goed bestuur en van een strikt gebruik van overheidsmiddelen.

Met betrekking tot de liberalisering erkent de heer Hiligsmann de noodzaak om zich voor te bereiden op de periode na 2032 en spreekt hij zijn vertrouwen uit in het vermogen van de minister om deze hervorming met een evenwichtige aanpak en in overleg door te voeren. Hij vraagt hem evenwel om meer uitleg te geven over het in de beleidsnota vermelde escalatiemechanisme, dat veel reacties oproept. Hij herinnert eraan dat het belangrijk is de verworven rechten van de werknemers te behouden en een betrouwbare dienstverlening voor de pendelaars te waarborgen.

Vervolgens gaat de spreker in op het goederenvervoer en herinnert hij eraan dat de modal shift naar het spoor een strategische uitdaging vormt voor de economie en het milieu. Het spoor kan de CO₂-uitstoot verminderen, de wegen ontlasten en het concurrentievermogen van ondernemingen ondersteunen, met name in sectoren als de metaalindustrie en de petrochemie. Hij moedigt de minister aan Europese subsidies aan te trekken om deze infrastructuur te versterken.

Wat intermodaliteit betreft, is de heer Hiligsmann blij met de uitgesproken politieke wil, die hij duidelijker vindt dan tijdens de vorige zittingsperiode. Hij herinnert aan de analyse die aantoonde dat slechts 29 % van de treinbuisaansluitingen in Wallonië een redelijke overstaptijd van 5 tot 15 minuten in acht neemt. Welke mogelijkheden overwegen de operatoren om deze aansluitingen

et sur d'éventuelles mesures destinées à encourager davantage la combinaison vélo-trein.

Concernant l'accessibilité des gares, il mentionne les travaux menés pour augmenter le nombre d'emplacements sécurisés pour les vélos. Combien de gares en disposent actuellement et quel objectif la SNCB poursuit-elle en la matière? Quant aux parkings automobiles, l'orateur regrette le peu d'informations dans la note de politique générale et demande les résultats de l'expérience menée à Ottignies avec un tarif d'un euro. Il souhaite également connaître les conclusions attendues de l'évaluation du service garanti proposé en cas de grève.

Il poursuit avec le dossier du RER, rappelant l'importance de la publication des résultats de l'audit réalisé par l'Inspection des finances afin de comprendre l'origine du dérapage budgétaire. Ce projet étant crucial pour la mobilité autour de Bruxelles, il est indispensable d'obtenir des explications claires sur cet écart financier important. Il insiste sur l'importance de la bonne gouvernance et de l'usage rigoureux des deniers publics.

Abordant la libéralisation, M. Hiligsmann reconnaît la nécessité de préparer l'après-2032 et exprime sa confiance dans la capacité du ministre à mener cette réforme avec équilibre et dialogue. Il lui demande toutefois d'expliquer davantage le mécanisme d'escalade mentionné dans la note de politique générale, qui suscite de nombreuses réactions. Il rappelle l'importance de préserver les droits acquis des travailleurs et de garantir un service fiable aux navetteurs.

L'orateur traite ensuite du fret, rappelant que le report modal vers le rail est un enjeu stratégique pour l'économie et l'environnement. Le rail peut réduire les émissions de CO₂, désengorger les routes et soutenir la compétitivité des entreprises, notamment dans des secteurs comme la métallurgie ou la pétrochimie. Il encourage le ministre à capter les subsides européens pour renforcer ces infrastructures.

Sur l'intermodalité, M. Hiligsmann salue la volonté politique affichée, qu'il estime plus claire que sous la législature précédente. Il rappelle l'analyse montrant que seules 29 % des correspondances train-bus en Wallonie respectent un délai raisonnable de 5 à 15 minutes. Quelles pistes les opérateurs envisagent-ils pour améliorer ces correspondances? Existe-t-il des données plus récentes

te verbeteren? Zijn er recentere of nationale gegevens over de wachttijden? Zijn de voornaamste knooppunten in kaart gebracht?

Vervolgens heeft hij het over het internationale treinverkeer. Hij benadrukt de bemoedigende cijfers die de NMBS onlangs meedeelde en de belangstelling voor nachttreinen. Worden er nieuwe verbindingen bestudeerd? De spreker verduidelijkt dat er voor de praktische verwezenlijking eerst een aangepaste wettelijke grondslag moet zijn. Hij vraagt de minister welk soort maatregelen precies wordt overwogen, en verzekert hem dat zijn fractie hem steunt.

Ook de veiligheid in de stations en op de treinen vindt hij belangrijk. Hij is tevreden met de wijziging van de camerawet, waardoor Securail nu bodycams mag dragen. Wordt er een lijst gemaakt van de kritieke lijnen? Hoeveel daders worden teruggevonden, administratief gestraft of voorgeleid voor de rechter? De spreker vermeldt de mogelijkheid om in elke wagon camera's te plaatsen, zoals in de recent uitgeruste treinen. Hij vraagt welke conclusies er uit deze experimenten zijn getrokken. Meer algemeen wil hij weten hoe men het veiligheidsgevoel kan verhogen tijdens de verplaatsingen tussen de trein, het station en de parkings, vooral 's morgens vroeg en 's avonds laat.

De heer Hiligsmann komt ook terug op het welzijn van het personeel van de NMBS. Hij herinnert eraan dat recente gebeurtenissen hebben aangetoond dat het werk van een spoorwegbeambte emotioneel zwaar is. Hij steunt de aanpak van de minister, die een volledig overzicht wil van alle preventie- en begeleidingsmaatregelen en van de procedures die bij dodelijke ongevallen worden toegepast.

Wat het mobiliteitsbudget betreft, is de spreker tevreden over de uitvoering van de eerste fase en moedigt hij de minister aan om naar een mobiliteitsbudget toe te werken dat toegankelijk is voor alle werknemers. Hij kaart ook de kwestie van de autonome voertuigen aan. Hoewel België de deur heeft opengezet voor experimenten, blijft commercieel vervoer onmogelijk vanwege lacunes in de wetgeving. Hij benadrukt de potentiële voordelen van autonome voertuigen op het vlak van veiligheid en toegankelijkheid, vooral in landelijke gebieden. Tegelijk merkt hij ook op dat er risico's zijn op het vlak van aansprakelijkheid, cyberbeveiliging, werkgelegenheid en concurrentie met het openbaar vervoer. De spreker vraagt welke partnerschappen met steden worden overwogen, hoe de juridische hindernissen kunnen worden weggewerkt en of er overleg is gepland met de minister van Justitie.

ou nationales sur les temps d'attente? Les nœuds de correspondances prioritaires ont-ils été identifiés?

Il aborde ensuite le trafic ferroviaire international, soulignant les chiffres encourageants récemment communiqués par la SNCB et l'intérêt pour les trains de nuit. De nouvelles connexions sont-elles à l'étude? L'orateur précise que la mise en œuvre nécessite une base légale adaptée et demande au ministre de préciser le type de dispositions envisagées, tout en lui assurant le soutien de son groupe.

La sécurité dans les gares et à bord des trains retient également son attention. Il salue la modification de la loi caméras permettant à Securail de porter des bodycams. Les lignes critiques sont-elles répertoriées? Combien d'agresseurs sont retrouvés, sanctionnés administrativement ou renvoyés devant un tribunal? L'orateur évoque la possibilité d'installer des caméras embarquées dans chaque voiture, en s'inspirant des trains récemment équipés, et demande quelles sont les conclusions tirées de ces expériences. Plus largement, il souhaite savoir comment améliorer le sentiment de sécurité lors des déplacements entre le train, la gare et les parkings, notamment en début et fin de journée.

M. Hiligsmann revient également sur le bien-être du personnel de la SNCB, rappelant que des événements récents ont démontré la charge émotionnelle du métier d'agent ferroviaire. Il soutient la démarche du ministre visant à obtenir un état complet des dispositifs de prévention, d'accompagnement et des procédures appliquées lors d'accidents mortels.

Concernant le budget mobilité, l'orateur se félicite de la mise en œuvre de la première phase et encourage le ministre à poursuivre vers un budget mobilité accessible à tous les travailleurs. Il évoque aussi la question des véhicules autonomes: si la Belgique a ouvert la voie aux expérimentations, la circulation commerciale reste impossible en raison de lacunes législatives. Il souligne les bénéfiques potentiels en termes de sécurité et d'accessibilité, notamment en zones rurales, tout en pointant les risques en matière de responsabilité, cybersécurité, emploi et concurrence vis-à-vis des transports publics. L'orateur demande quels partenariats avec des villes sont envisagés, comment lever les obstacles juridiques et si une concertation avec la ministre de la Justice est prévue.

De heer Hiligsmann heeft het nog over sociale leasing, een regeling die voor een lagere prijs – afhankelijk van het voertuig – schone voertuigen wil aanbieden aan gezinnen met een laag inkomen. Kan dit worden gebruikt om het carpoolingaanbod te verbeteren, meer bepaald via een speciale app of met het wagenpark van overheidsbedrijven? Hij zou ook graag de resultaten kennen van de studie die in 2025 is uitgevoerd.

Wat verkeersveiligheid betreft, herinnert de spreker eraan dat preventie en opleiding essentieel zijn, vooral voor jonge bestuurders. Overweegt de regering om specifieke opleidingen te ontwikkelen of uit te breiden? Wordt er gedacht aan een harmonisatie met de gewesten? Hij snijdt ook de kwestie aan van rijden onder invloed van drugs en juicht de toevoeging van ketamine aan de lijst van verboden stoffen toe. Hoe zit het met lachgas, dat moeilijk op te sporen is? Wordt er onderzoek gedaan naar opsporingstests?

Daarna heeft hij het over gsm-gebruik achter het stuur, dat een belangrijke oorzaak van ongevallen blijft. Is er geen nood aan een geharmoniseerd beleid van het openbaar ministerie, zodat de sancties coherent worden toegepast? Moet ook het steeds toenemende aantal complexe functies op dashboards niet worden gereguleerd om nieuwe afleidingen te voorkomen?

Tot slot komt de heer Hiligsmann terug op de drones en hun potentieel, zowel om bepaalde overtredingen vast te stellen als om vernieuwing en werkgelegenheid te ondersteunen. Is het technisch en juridisch mogelijk om drones in te zetten om gsm-gebruik achter het stuur op te sporen? Hoe wil de regering deze technologieën gebruiken binnen de grenzen van een wettelijk kader? Welke maatregelen zijn gepland om de economische sector van de drones structuur en ondersteuning te bieden en er een echte hefboom van ontwikkeling van te maken?

De heer Niels Tas (Vooruit) herinnert eraan dat België nog steeds een wereldkampioen in files is, dat het aantal verkeersdoden bovengemiddeld hoog blijft en dat het transport te veel uitstoot veroorzaakt. Jaar na jaar worden die problemen onvoldoende kleiner. Daarom moet er worden geïnvesteerd in betaalbare, gedeelde en duurzame mobiliteit, wat voor zijn fractie in de eerste plaats betekent: investeren in sterk en betaalbaar openbaar vervoer. Wie mensen uit de auto wil krijgen, moet erop toezien dat het aanbod ruim, toegankelijk, comfortabel en betrouwbaar is, vandaag én morgen. Hij leest die ambitie ook in de beleidsnota van de minister.

Bij de bespreking van het spoor stelt hij vast dat er aanmoedigende signalen zijn: nieuw rollend materieel,

M. Hiligsmann traite ensuite du leasing social, dispositif visant à offrir des véhicules propres à prix réduit aux ménages modestes dépendant de la voiture. Pourrait-il être utilisé pour augmenter l'offre de covoiturage, notamment via une application dédiée ou avec le parc automobile d'entreprises publiques? Il souhaite aussi connaître les résultats de l'étude lancée en 2025.

En matière de sécurité routière, l'orateur rappelle que la prévention et la formation sont essentielles, notamment pour les jeunes conducteurs. Le gouvernement envisage-t-il de développer ou renforcer des formations spécifiques? Une harmonisation avec les Régions est-elle envisagée? Il aborde également la question des stupéfiants au volant et salue l'ajout de la kétamine dans la liste des substances interdites. Qu'en est-il du protoxyde d'azote, difficile à détecter? Des instruments de mesure sont-ils à l'étude?

Il évoque ensuite l'usage du GSM au volant, qui demeure une cause majeure d'accidents. Ne faudrait-il pas une politique harmonisée du ministère public pour assurer une application cohérente des sanctions? Par ailleurs, la multiplication de fonctions complexes sur les tableaux de bord ne devrait-elle pas être encadrée afin d'éviter de nouvelles formes de distraction?

Pour conclure, M. Hiligsmann revient aux drones et à leur potentiel, tant pour détecter certaines infractions que pour soutenir l'innovation et l'emploi. Est-il techniquement et juridiquement envisageable d'utiliser des drones pour repérer l'usage du GSM au volant? Comment le gouvernement compte-t-il exploiter ces technologies dans le respect du cadre légal? Et quelles mesures sont prévues pour structurer et soutenir la filière économique des drones afin d'en faire un véritable levier de développement?

M. Niels Tas (Vooruit) rappelle que la Belgique reste un champion mondial des embouteillages, que le nombre de morts sur les routes demeure supérieur à la moyenne et que le transport génère trop d'émissions. Année après année, ces problèmes diminuent insuffisamment. Il convient dès lors d'investir dans une mobilité abordable, partagée et durable, ce qui signifie pour son groupe, en premier lieu, investir dans un transport public fort et abordable. Si l'on veut que nos concitoyens abandonnent leur voiture, il faut veiller à ce que l'offre soit large, accessible, confortable et fiable, aujourd'hui comme demain. Il retrouve également cette ambition dans la note de politique générale du ministre.

En ce qui concerne le rail, il constate des signaux encourageants: nouveau matériel roulant, nouveaux tarifs

nieuwe tarieven en positieve stappen. Het blijft echter noodzakelijk meer reizigers aan te trekken en vooral het vertrouwen in de NMBS te herstellen. Dat begint bij de stiptheid. Terwijl sommige collega's dit reeds aanklaarten, merkt hij de stijging van het aantal treinnannuleringen op. Wat zijn de belangrijkste oorzaken daarvan en welke eenvoudige maatregelen kunnen al op korte termijn worden genomen? Moet men wachten op een nieuwe openbaredienstcontract, of kan er sneller worden ingegrepen?

De spreker verwijst vervolgens naar de opmerking in de nota dat objectieve indicatoren dicht bij de realiteit van de reiziger moeten worden gebracht. Reizigers hebben weinig aan positief nieuws over stiptere treinen wanneer zij dat in de praktijk niet zo ervaren. Hoe ziet de minister die aanpassing van indicatoren precies? Wil hij elke minuut vertraging in beeld brengen? Welke evolutie staat hem voor ogen? Duidelijkere en opener data zijn in het belang van iedereen, ook van de NMBS.

De heer Tas gaat vervolgens in op de tarieven, fietsen en jongeren. De nieuwe tariefstructuur loopt nu enkele maanden. De uitgangspunten – meer mensen 's avonds en in het weekend op de trein krijgen, jongeren extra stimuleren, meer flexibiliteit voor werkverkeer – kan hij bijtreden. Zijn er al eerste resultaten of tendensen zichtbaar? Kan deze nieuwe tariefstructuur helpen om richting de doelstelling van 30 % meer reizigers tegen 2030 te gaan? Hoe verloopt specifiek de verkoop van de Train+-kaart? Is deze formule voldoende bekend en welke bijkomende stappen zijn nodig om het volledige potentieel te benutten?

De spreker is tevreden dat er stappen worden gezet rond *pay-as-you-go* en het combiticket, een voorstel dat door Vooruit lang werd bepleit. De minister kondigde eerder een proefproject aan. Hoever staat dit? Welke stappen zijn het afgelopen jaar ondernomen en wanneer kan dit concreet worden uitgerold?

De combinatie fiets-trein komt vervolgens aan bod. Hij dankt de minister voor de opname van het voorstel van resolutie “ter promotie van de combinatie fiets en trein” (DOC 56 1085/001) van de Vooruit-fractie in de beleidsnota en kijkt uit naar de uitrol van het Be Cyclist Actieplan. Daarbij vraagt hij of de ambities uit de beheersovereenkomst mee worden aangescherpt en of het plan een meer coherente, globale visie bevat dan het vorige, waarin volgens hem te veel nadruk lag op een inventaris van bevoegdheden en betrokken overheden, en te weinig op een geïntegreerd beleid.

et avancées positives. Il reste toutefois indispensable d'attirer davantage de voyageurs et surtout de rétablir la confiance dans la SNCB. Cela commence par la ponctualité. Alors que certains collègues ont déjà abordé ce point, il souligne l'augmentation du nombre de trains supprimés. Quelles en sont les principales causes et quelles mesures simples peuvent déjà être prises à court terme? Faut-il attendre un nouveau contrat de service public ou peut-on intervenir plus rapidement?

L'intervenant renvoie ensuite à la remarque figurant dans la note selon laquelle certains indicateurs objectifs doivent être rapprochés de la réalité perçue par les voyageurs. Les voyageurs n'ont que faire de nouvelles positives sur l'amélioration de la ponctualité s'ils ne la perçoivent pas en pratique. Comment le ministre envisage-t-il concrètement cette adaptation des indicateurs? Souhaite-t-il prendre en compte chaque minute de retard? Quelle évolution envisage-t-il? Des données plus claires et plus ouvertes sont dans l'intérêt de tous, y compris de la SNCB.

M. Tas aborde ensuite les tarifs, les vélos et les jeunes. La nouvelle structure tarifaire est en vigueur depuis quelques mois. Il souscrit aux principes de base – attirer davantage de personnes dans les trains le soir et le week-end, stimuler davantage les jeunes, offrir plus de flexibilité pour les déplacements domicile-travail. Observe-t-on déjà des premiers résultats ou tendances? Cette nouvelle structure tarifaire peut-elle contribuer à atteindre l'objectif de 30 % de voyageurs supplémentaires d'ici 2030? Comment évolue plus spécifiquement la vente de la carte Train+? Cette formule est-elle suffisamment connue et quelles mesures supplémentaires sont nécessaires pour en exploiter tout le potentiel?

L'intervenant se réjouit des avancées en matière de “*pay as you go*” et de billet combiné, une proposition que le groupe Vooruit défend de longue date. Le ministre a précédemment annoncé un projet pilote. Où en est-il? Quelles étapes ont été franchies l'année écoulée et quand pourra-t-il être concrètement déployé?

Le membre évoque ensuite la combinaison vélo-trein. Il remercie le ministre pour l'intégration, dans la note de politique générale, de la proposition de résolution visant à promouvoir la combinaison du vélo et du train (DOC 56 1085/001) du groupe Vooruit et attend avec intérêt le déploiement du plan d'action Be Cyclist. Il demande à cet égard si les ambitions figurant dans le contrat de gestion seront également renforcées et si le plan présente une vision plus cohérente et globale que le précédent, qui, selon lui, mettait trop l'accent sur un inventaire des compétences et des autorités concernées, et trop peu sur une politique intégrée.

Wat het aanbod betreft, verwijst de spreker naar de ambitie om meer nachttreinen in te zetten. Tegelijk ervaart een aantal maatschappijen in Europa zware economische problemen. Kan de minister, nationaal of via Europese samenwerking, stappen zetten om structurele voorwaarden te verbeteren zodat uitbaters effectief kunnen investeren en uitbreiden?

De heer Tas bespreekt eveneens het internationale treinverkeer. Meer mensen voor korte en middellange afstanden overtuigen om de trein te nemen is essentieel, maar de toename van hogesnelheidsverkeer leidt op sommige lijnen tot spanningen, onder meer tussen Antwerpen en Brussel. Welke oplossingen zijn mogelijk om binnenlands en internationaal verkeer beter te combineren? Zijn investeringen of aanpassingen nodig om beide doelstellingen te verzoenen?

Daarbij aansluitend verwijst hij naar de wachttijden in het spoorverkeer. In Zwitserland worden marges van 90 seconden tot 3 minuten gehanteerd, terwijl Infrabel recent de minimumafstand tot vier minuten verhoogde. Dat wekt de indruk dat extra treinaanbod hierdoor wordt afgeremd. Hoe verhoudt dit zich tot de ambitie om meer treinen te laten rijden? Zijn bijkomende maatregelen zoals uitwijksporen of strategische kruisingen gepland om de capaciteit te verhogen?

De spreker gaat verder met de toegankelijkheid. Ondanks de omvang van de nota kreeg deze thematiek relatief weinig aandacht. Hij maakt gewag van ervaringen van gebruikers die nog steeds op kafkaïaanse situaties botsen. Welke stappen worden genomen om de toegankelijkheid structureel te verbeteren, zodat iedereen het openbaar vervoer kan gebruiken waar hij of zij recht op heeft?

Ook veiligheid komt aan bod. In de beleidsnota ligt de focus op Brussel-Zuid, maar onveiligheidsgevoelens leven in veel stations, ook wanneer objectieve onveiligheid niet altijd kan worden aangetoond. Als men mensen wil overtuigen om meer 's avonds en op rustige momenten de trein te nemen, moeten maatregelen worden overwogen in samenwerking met lokale besturen, ook voor kleinere stations. Hoe kunnen die stappen worden gezet?

De heer Tas bespreekt tevens welzijn op het werk. In dat kader betreurt hij de scherpe kritiek die eerder geuit werd in de commissie. Het is logisch dat de beheersovereenkomst geen opsomming maakt van wettelijke verplichtingen inzake welzijn, aangezien dit reeds via de Codex over het welzijn op het werk is geregeld. De

En ce qui concerne l'offre, l'intervenant renvoie à l'ambition de déployer davantage de trains de nuit. Dans le même temps, plusieurs compagnies en Europe connaissent de graves difficultés économiques. Le ministre peut-il, au niveau national ou par le biais d'une coopération européenne, prendre des initiatives afin d'améliorer les conditions structurelles, de sorte que les exploitants puissent investir et se développer effectivement?

M. Tas évoque également le trafic ferroviaire international. S'il est essentiel de convaincre davantage de personnes de prendre le train pour les courtes et moyennes distances, l'augmentation du trafic à grande vitesse entraîne des tensions sur certaines lignes, notamment entre Anvers et Bruxelles. Quelles solutions sont envisageables pour mieux combiner trafic intérieur et trafic international? Des investissements ou des ajustements sont-ils nécessaires afin de concilier ces deux objectifs?

Dans ce contexte, il renvoie aux temps d'attente dans le trafic ferroviaire. En Suisse, des marges de 90 secondes à 3 minutes sont appliquées, tandis qu'Infrabel a récemment porté l'intervalle minimal à quatre minutes. Cela donne l'impression que l'offre supplémentaire de trains est ainsi freinée. Comment cela s'articule-t-il avec l'ambition de faire circuler davantage de trains? Des mesures complémentaires, telles que des voies d'évitement ou des croisements stratégiques, sont-elles prévues afin d'augmenter la capacité?

L'intervenant poursuit sur la question de l'accessibilité. Malgré l'ampleur de la note, cette thématique a reçu relativement peu d'attention. Il fait état d'expériences d'usagers encore confrontés à des situations kafkaïennes. Quelles mesures sont prises afin d'améliorer structurellement l'accessibilité, pour que chacun puisse utiliser les transports publics auxquels il a droit?

Le membre évoque également la sécurité. La note met l'accent sur Bruxelles-Midi, mais un sentiment d'insécurité existe dans de nombreuses gares, même si l'insécurité objective ne peut pas toujours être démontrée. Si l'on souhaite convaincre davantage de personnes de prendre le train le soir et aux moments plus calmes, des mesures doivent être envisagées en collaboration avec les autorités locales, y compris pour les petites gares. Comment ces étapes peuvent-elles être mises en œuvre?

M. Tas aborde ensuite le bien-être au travail. À cet égard, il regrette les critiques virulentes formulées précédemment en commission. Il est logique que le contrat de gestion ne dresse pas une liste des obligations légales en matière de bien-être, celles-ci étant déjà réglées par le Code du bien-être au travail. Les résultats

resultaten van 2025 tonen wel aan dat dit thema actiever op de agenda moet staan bij de directie van de NMBS. Mensen kunnen klanten maar vriendelijk ontvangen wanneer zij graag naar het werk komen en deze problematiek wordt aangepakt. Welke richtinggevende stappen zal de minister aan de directie vragen?

Op langere termijn verwijst hij naar het actieplan binnen de tussentijdse herziening van het openbare dienstcontract. De beleidsnota vertoont continuïteit met de strategische doelstellingen van de vorige regering, wat logisch is. Op welke vlakken wil de minister eigen accenten leggen en welke bijsturingen van het contract worden overwogen?

De spreker gaat vervolgens in op de liberalisering en dankt de minister voor de duidelijke bevestiging dat de openbare spoorwegdienst en de NMBS in publieke handen blijven, ook na 2030. De Vooruit-fractie steunt een sterke, publieke en hervormde NMBS. De minister kondigt een duidelijke hervormingskalender aan, gebaseerd op een politiek debat in de Kamer. Hoe zal dat debat worden georganiseerd en vormgegeven? Hoe waarborgt men in een concurrerende omgeving dat de NMBS een sterke openbare dienst kan blijven aanbieden, toegankelijk voor iedereen, ongeacht woonplaats of financiële middelen? Hoe wordt voorkomen dat de NMBS enkel de “kruiemels” bedient?

Wat betreft het sociaal overleg: hoe zal de minister na een tumultueus jaar garanderen dat alle werknemers hun verworven rechten behouden en op welke manier kan het sociaal overleg nieuw leven worden ingeblazen? Welke kansen ziet de minister hiervoor?

Over de evaluatie van de wet van 2017 inzake alternatieve dienstverlening vraagt hij welke criteria zullen worden gebruikt en welke stappen mogelijk zijn om de regeling te verbeteren.

De heer Tas richt zich daarna op verkeersveiligheid. De Vooruit-fractie ondersteunt resoluut de ambitie naar Vision Zero. In de praktijk is de vooruitgang van de voorbije jaren echter ontoereikend. Hoe kan de minister garanderen dat de komende jaren wel een omslag wordt gerealiseerd? Kan hij de minister zijn die daarin werkelijk een verschil maakt? De spreker steunt de veelplegersdatabank en de strijd tegen recidive: hoe kan op korte termijn worden voorkomen dat verkeerscriminelen op de weg blijven rondrijden? Krijgt de minister voldoende steun van zijn collega-ministers om de databank te realiseren?

de 2025 montrent toutefois que cette thématique doit être inscrite plus activement à l'ordre du jour de la direction de la SNCB. Les collaborateurs ne peuvent accueillir les clients avec bienveillance que s'ils se rendent au travail avec motivation et si cette problématique est effectivement traitée. Quelles orientations le ministre demandera-t-il à la direction de suivre?

À plus long terme, il renvoie au plan d'action dans le cadre de la révision intermédiaire du contrat de service public. La note de politique générale s'inscrit dans la continuité des objectifs stratégiques du gouvernement précédent, ce qui est logique. Sur quels points le ministre entend-il imprimer ses propres accents et quelles adaptations du contrat envisage-t-il?

L'intervenant aborde ensuite la libéralisation et remercie le ministre pour la confirmation claire que le service public ferroviaire et la SNCB resteront dans le domaine public, y compris après 2030. Le groupe Vooruit soutient une SNCB forte, publique et réformée. Le ministre annonce un calendrier de réformes clair, fondé sur un débat politique à la Chambre. Comment ce débat sera-t-il organisé et structuré? Comment garantir, dans un environnement concurrentiel, que la SNCB puisse continuer à offrir un service public fort, accessible à tous, indépendamment du lieu de résidence ou des moyens financiers? Comment éviter que la SNCB doive se contenter des “miettes”?

En ce qui concerne la concertation sociale: comment le ministre garantira-t-il, après une année tumultueuse, que tous les travailleurs conservent leurs droits acquis et de quelle manière la concertation sociale peut-elle être relancée? Quelles perspectives le ministre entrevoit-il?

À propos de l'évaluation de la loi de 2017 relative au service alternatif, il demande quels critères seront utilisés et quelles étapes pourraient être envisagées afin d'améliorer le régime.

M. Tas aborde ensuite la sécurité routière. Le groupe Vooruit soutient résolument l'ambition de la “vision zéro”. En pratique, les progrès enregistrés ces dernières années restent toutefois insuffisants. Comment le ministre peut-il garantir qu'un véritable tournant sera opéré dans les années à venir? Peut-il être le ministre qui fera réellement la différence en la matière? L'intervenant soutient la base de données “récidive” et la lutte contre ce phénomène: comment éviter à court terme que des criminels de la route continuent à circuler sur la voie publique? Le ministre bénéficie-t-il d'un soutien suffisant de la part de ses collègues ministres pour concrétiser cette base de données?

De Vooruit-fractie is steeds voorstander geweest van een strikte aanpak van alcohol achter het stuur. De spreker verwelkomt de verlaging van de drempel voor onmiddellijke intrekking van het rijbewijs. Is de minister het ermee eens dat volledige nultolerantie voor alle bestuurders de volgende stap is?

De pakkans blijft echter nog steeds laag. Welke prioriteit geeft de minister hieraan en hoe kan men in samenwerking met de politiediensten tot een hogere controle-intensiteit komen?

Wat het gsm-gebruik betreft, gaat de spreker in op de *proof of concept* en verwijst hij naar ervaringen uit het buitenland waar detectie tot minder dodelijke ongevallen leidde. Welke obstakels belemmeren een snelle invoering? Hij verwijst naar recente vaststellingen met luchtcamera's, waar een op de twee bestuurders hun gsm vasthield. De Vooruit-fractie steunt ten volste een snelle vooruitgang op dit domein.

De heer Tas verwelkomt de intentie tot helmplicht voor e-steps gezien de ernst van ongevallen. Aan welke termijn denkt de minister? Wat is zijn standpunt over registratie, verzekering en nummerplaten? Is hij bereid om snel werk te maken van een samenwerkingsakkoord met de regio's, zoals eerder door meerdere partijen in een resolutie werd voorgesteld? Politiediensten vragen dit dringend om gevaarlijk gedrag efficiënter te kunnen sanctioneren. Welke stappen kunnen dit jaar nog worden gezet? Hoe schat de minister zijn slaagkansen in om op Europees niveau tot normen te komen voor toestellen en verkoop?

Over het rijbewijslot, dat analoog aan het alcoholslot werd aangekondigd, vraagt hij naar de stand van zaken, de planning en eventuele resultaten van het proefproject.

Tot slot bespreekt de heer Tas het thema klimaat. De Vooruit-fractie pleitte eerder al voor sociale autoleasing voor emissievrije voertuigen, in België en Europa. Hij is tevreden dat de minister hiermee aan de slag gaat maar waarschuwt dat men geen loutere subsidie voor de autosector mag creëren. Hoe kan worden gewaarborgd dat enkel voertuigen uit Europa met hoge sociale en milieustandaarden in aanmerking komen en dat de maatregel vooral mensen bereikt die het echt nodig

Le groupe Vooruit a toujours plaidé pour une approche stricte de l'alcool au volant. L'intervenant se félicite de l'abaissement du seuil pour le retrait immédiat du permis de conduire. Le ministre est-il d'avis que la tolérance zéro complète pour tous les conducteurs constitue la prochaine étape?

La probabilité de contrôle demeure cependant encore faible. Quelle priorité le ministre accorde-t-il à cette question et comment peut-on, en collaboration avec les services de police, renforcer l'intensité des contrôles?

Pour ce qui est de l'utilisation du GSM au volant, l'intervenant évoque le lancement d'une preuve de concept et renvoie à des expériences menées à l'étranger, où un système de détection a permis de réduire le nombre d'accidents mortels. Quels sont les obstacles qui empêchent d'instaurer rapidement un tel système? Le membre évoque également le recours à des caméras aériennes qui ont récemment permis de constater qu'un conducteur sur deux tenait son GSM en main. Le groupe Vooruit soutient pleinement toute avancée rapide dans ce dossier.

M. Tas poursuit en saluant l'intention d'imposer le port du casque pour les trottinettes électriques, compte tenu de la gravité des accidents. Dans quel délai le ministre envisage-t-il d'instaurer cette obligation? Quelle est sa position concernant l'enregistrement, l'assurance et l'immatriculation? Est-il disposé à œuvrer rapidement à la conclusion d'un accord de coopération avec les Régions, comme l'ont proposé plusieurs partis dans une résolution? Les services de police appellent instamment à pouvoir sanctionner plus efficacement tout comportement dangereux. Quelles mesures peuvent encore être prises cette année? Comment le ministre évalue-t-il les chances de parvenir à l'établissement de normes au niveau européen pour les appareils et leur vente?

En ce qui concerne le dispositif de verrouillage du permis de conduire, qui a été annoncé dans la lignée de l'éthylotest anti-démarrage, l'intervenant s'enquiert de l'état d'avancement, du calendrier ainsi que des résultats éventuels du projet pilote.

Enfin, M. Tas aborde le volet du climat. Le groupe Vooruit a déjà plaidé en faveur de l'instauration d'un leasing social pour les véhicules zéro émission en Belgique et en Europe. Il se réjouit que le ministre entende concrétiser cette mesure, mais met en garde contre l'instauration d'une simple subvention en faveur du secteur automobile. Comment le ministre peut-il garantir que seuls les véhicules européens répondant à des normes sociales et environnementales élevées entreront en ligne

hebben, zonder investeringen in openbaar vervoer te ondermijnen?

Wat het mobiliteitsbudget betreft vraagt de spreker naar een concrete timing om het naar alle burgers uit te rollen, ook zij die vandaag geen bedrijfswagen hebben. Zijn dit jaar nog stappen te verwachten? Hij informeert eveneens naar de vergroening van het federale wagenpark en of de regering daarin een voorbeeldrol vervult. Over de professionele diesel vraagt hij hoever de minister staat met het verlagen van het terugbetalingspercentage en welke stappen in 2026 worden voorzien.

De heer Tas eindigt door de minister te feliciteren voor het koninklijk besluit inzake militaire vluchten en wapentransport, als uitvoering van het Gaza-akkoord. Hij prijst de rustige en pragmatische stijl van de minister en besluit dat de Vooruit-fractie de beleidsnota steunt, maar dat ze de minister nauw zullen opvolgen om te verzekeren dat overleg ook werkelijk tot daadkracht leidt.

Mevrouw Tine Gielis (cd&v) benadrukt dat mobiliteit een hefboom vormt voor economische ontwikkeling, sociale cohesie en verbondenheid, en dat een performant mobiliteitsbeleid meer is dan een technische oefening. Het raakt aan bereikbaarheid, betaalbaarheid, duurzaamheid, nabijheid en rechtvaardigheid. In de beleidsnota leest zij duidelijke ambities rond investeringen, modernisering en digitalisering. Zij wil echter nagaan in welke mate deze ambities worden vertaald in concrete realisaties en meetbare vooruitgang, wat de kern van het beleid vormt.

Het lid verwijst naar de vraag die zij vorig jaar al stelde over de nood aan een duidelijke prioriteitstelling binnen de beschikbare middelen. Investerings in mobiliteit moeten leiden tot betrouwbaarheid, kwaliteit van dienstverlening en toegankelijkheid voor alle gebruikers. Vanuit drie principes – fatsoen in het verkeer, filebestrijding en futureproof beleid – wenst zij de beleidsnota te beoordelen.

Binnen het luik fatsoen in het verkeer, dat staat voor respect, handhaving en veiligheid, wijst zij erop dat elk beleid valt of staat met verkeersgedrag. De veelplegersdatabank blijft dan ook een belangrijk instrument. Wanneer wordt deze databank ingevoerd en wanneer kan een wetsontwerp worden verwacht? Zij herhaalt dat haar fractie deze aanpak steunt en dat hiermee

de compte et que la mesure profitera principalement aux personnes qui en ont vraiment besoin, sans nuire pour autant aux investissements dans les transports publics?

S'agissant du budget mobilité, l'intervenant demande quand celui-ci sera étendu concrètement à tous les citoyens, y compris à ceux qui ne disposent actuellement pas d'une voiture de société. Des mesures sont-elles prévues cette année? Le membre s'enquiert également du verdissement du parc automobile fédéral et demande si le gouvernement donne l'exemple en la matière. Pour ce qui est du diesel professionnel, M. Tas demande où en est le ministre dans la réduction du taux de remboursement et quelles mesures sont prévues pour 2026.

Enfin, il félicite le ministre pour l'arrêté royal relatif aux vols militaires et au transport d'armes, qui met en œuvre l'accord sur Gaza. Il salue le style posé et pragmatique du ministre et conclut en indiquant que le groupe Vooruit soutient la note de politique générale, mais qu'il ne manquera pas de suivre de près les dossiers concernés pour s'assurer que la concertation débouche effectivement sur des actions concrètes.

Mme Tine Gielis (cd&v) souligne que la mobilité est un levier de développement économique, de cohésion sociale et de solidarité, et qu'une politique de mobilité efficace ne se limite pas à un simple exercice technique. Celle-ci soulève en effet des questions liées à l'accessibilité (financière), à la durabilité, à la proximité et à l'équité. Dans sa note de politique générale, le ministre formule des ambitions claires en matière d'investissements, de modernisation et de numérisation. La membre souhaite toutefois examiner dans quelle mesure ces ambitions se traduiront en actions concrètes et en avancées mesurables, car c'est là que réside le cœur de la politique.

Elle aborde ensuite la question qu'elle avait déjà posée l'année dernière concernant la nécessité de fixer des priorités claires dans le cadre des moyens disponibles. Les investissements réalisés dans la mobilité doivent garantir la fiabilité, la qualité du service et l'accessibilité pour tous les usagers. Mme Gielis souhaite évaluer la note de politique générale à la lumière de trois principes: les règles de savoir-vivre dans la circulation, la lutte contre les embouteillages et une politique parée pour l'avenir (*future-proof*).

Pour ce qui est des règles de savoir-vivre dans la circulation, qui englobent le respect, l'application des règles de circulation et la sécurité, l'intervenante souligne que toute politique dépend du comportement des usagers de la route. La banque de données "récidive" reste donc un instrument important à mettre en œuvre. Quand cette banque de données verra-t-elle le jour et

een belangrijk alternatief ontstaat om een risicogroep gericht aan te pakken.

Wat alcohol, drugs en handhaving betreft, ondersteunt zij het repressiever beleid van het Openbaar Ministerie, inclusief de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs voor vijftien dagen. Ook het onderzoek naar intrekking van het rijbewijs bij zware ongevallen met vermoeden van verslaving kan op haar steun rekenen. Zij wijst op verschillen in rechtspraak tussen beide landsdelen en benadrukt dat, ondanks rechterlijke onafhankelijkheid, het gevoel van inconsistentie zo veel mogelijk moet worden vermeden, zeker bij recidivisten.

Over smartphonegebruik achter het stuur verwijst de spreker naar de alarmerende resultaten van de VIAS-studie en naar het gebruik van slimme camera's. Zij vraagt dat dit proces effectief versnelt zoals aangekondigd.

Inzake lichte elektrische voertuigen vraagt mevrouw Gielis om duidelijke en uniforme regels voor elektrische steps en fatbikes. Ongevals cijfers nemen fors toe en de publieke frustratie is groot. De spreker wijst op het belang van voldoende middelen (zoals rollenbanken) voor de politiezones. Over de helmplicht drukt zij ernstige bedenkingen uit. Dit debat moet in het Parlement worden gevoerd. Een verplichte helm zal volgens haar noch de modal shift stimuleren, noch de ongevals cijfers substantieel verlagen. Zij vraagt of men dan ook andere beschermingsmiddelen moet verplichten. Voor haar ligt de prioriteit bij het voorkomen van ongevallen via lagere snelheden en striktere handhaving van fout gedrag. Een algemene helmplicht voor tweewielers vindt haar fractie niet wenselijk.

Binnen het tweede luik, filebestrijding, benadrukt het lid dat het spoor een kernpijler blijft. Performantie-indicatoren zijn belangrijk, maar het gaat uiteindelijk om het dagelijkse vertrouwen van pendelaars, studenten en senioren. Zij vraagt een concrete stand van zaken over de evolutie van de stiptheid en het aantal geschrapte treinen. Verbetering is merkbaar, maar kan die ook worden vastgehouden?

Wat het binnenlands aanbod betreft, herhaalt zij dat stations en haltes een sleutelrol spelen in de leefbaarheid van zowel stedelijke als landelijke regio's.

quand un projet de loi peut-il être attendu? Mme Gielis répète que son groupe soutient cette approche et que celle-ci contribuera grandement à cibler un groupe à risque.

En ce qui concerne l'alcool, la drogue et le contrôle de l'application de la législation, la membre soutient la politique plus répressive du ministère public, notamment le retrait immédiat du permis de conduire pendant 15 jours. Elle soutient également la mesure visant à examiner la possibilité de retirer le permis de conduire en cas d'accidents graves et de suspicion de dépendance. Elle pointe des différences de jurisprudence entre les deux parties du pays et, malgré l'indépendance du pouvoir judiciaire, elle insiste sur la nécessité d'éviter autant que possible tout sentiment d'incohérence, en particulier dans le chef des récidivistes.

Pour ce qui est de l'utilisation du smartphone au volant, l'intervenante renvoie aux résultats alarmants de l'étude menée par l'institut VIAS et à la possibilité d'utiliser des caméras intelligentes. Elle demande que ce processus soit effectivement accéléré comme annoncé.

S'agissant des véhicules électriques légers, Mme Gielis demande des règles claires et uniformes pour les trottinettes électriques et les fatbikes. Le nombre d'accidents est en forte augmentation, tandis que la frustration grandit parmi la population. L'intervenante souligne l'importance d'allouer des moyens suffisants (notamment des curvymètres) aux zones de police. Par ailleurs, elle exprime de sérieuses réserves quant à l'obligation du port du casque. Ce débat doit avoir lieu au Parlement. Selon elle, le port obligatoire du casque n'encouragera pas la transition vers une mobilité durable (*modal shift*) et ne réduira pas sensiblement le nombre d'accidents. Elle se demande s'il ne faudrait pas imposer d'autres moyens de protection. Elle estime que la priorité est d'éviter les accidents en réduisant la vitesse et en contrôlant plus rigoureusement les comportements répréhensibles. Le groupe de l'intervenante ne juge toutefois pas opportun d'imposer le port du casque pour tous les deux-roues.

En ce qui concerne le deuxième volet, la lutte contre les embouteillages, la membre souligne que le rail reste un pilier essentiel. Les indicateurs de performance sont certes importants, mais ce qui compte *in fine*, c'est la confiance des navetteurs, des étudiants et des seniors au quotidien. L'intervenante demande au ministre de faire un point concret sur l'évolution de la ponctualité et du nombre de trains supprimés. Une amélioration est perceptible, mais pourra-t-elle être maintenue?

S'agissant de l'offre nationale, Mme Gielis rappelle que la présence de gares et d'arrêts influence grandement la qualité de vie dans les zones urbaines et rurales. Les

Sluitingen of het afbouwen van dienstverlening mogen geen verkapte besparingsmaatregelen worden. Zij verwijst naar eerdere discussies over prioriteitsregels bij capaciteitsconflicten tussen binnenlandse en internationale treinen. Binnenlandse reizigers mogen niet het slachtoffer worden van internationale uitbreidingen, en door internationale treinen ook binnenlandse reizigers te laten bedienen, kunnen landelijke gebieden net beter aansluiten, bijvoorbeeld in de Kempen.

Toegankelijkheid vormt een fundamenteel criterium. Stations moeten autonoom bruikbaar zijn voor personen met een beperking, senioren en gezinnen. De spreekster vraagt een geactualiseerde planning van het Masterplan Autonome Toegankelijkheid en wil weten of het aanpakken van veertien stations in 2026 voldoende ambitieus is.

Bij de stationsparkings wijst zij op het probleem van nieuwe betaalparkings die leeg blijven. Ze verwijst naar het proefproject in Louvain-la-Neuve, waar verlaagde tarieven werden ingevoerd. Loopt dat project nog, hoe wordt het geëvalueerd, en kan dit model worden toegepast in andere stations zoals Beveren?

In het derde luik, futureproof, benadrukt mevrouw Gielis het belang van innovatie en de noodzaak om vooruit te denken. Over Europese financieringsbronnen vraagt zij of de minister wil meewerken aan een nieuw programma vanaf 2028 binnen het kader van militaire mobiliteit en infrastructuur voor dubbel gebruik. Hoe zal dit worden aangepakt en bestaat er een stappenplan? In dat kader verwijst zij naar haar voorstel van resolutie “betreffende de militaire mobiliteit in België” (DOC 56 0876/001) en naar de kansen voor de Belgische economie.

Bij het goederenplan herhaalt zij de vraag om een jaarlijkse voortgangsrapportage. Gezien de omvang en de budgettaire impact van het plan volstaat het niet om te horen dat acties “gestaag vorderen”. Vorig jaar kwam er weinig inhoudelijke update. Zij vraagt meer transparantie, debat en opvolging.

Bij de ambitie om het goederenvervoer per spoor te verdubbelen tegen 2030 verwijst het lid naar de mogelijkheden langs het traject van de IJzeren Rijn, waar bedrijven zouden kunnen aantakken. Zij koppelt dit aan bredere maatregelen om vrachtwagens van de weg te halen.

Over kritieke entiteiten en sabotage verwijst zij naar recente incidenten in Antwerpen. Zij vraagt of er al

fermetures ou la réduction des services ne peuvent être des mesures d'économie déguisées. La membre renvoie aux discussions précédemment menées sur les règles de priorité en cas de conflits de capacité entre les trains nationaux et internationaux. Les voyageurs nationaux ne peuvent être victimes des extensions internationales du réseau. De même, en permettant aux voyageurs nationaux de monter à bord de trains internationaux, certaines zones rurales pourront être mieux desservies, notamment en Campine.

L'accessibilité est un critère fondamental à respecter. Les personnes handicapées, les seniors et les familles doivent pouvoir accéder aux gares en toute autonomie. L'intervenante demande un calendrier actualisé du Masterplan “Accessibilité autonome” et souhaite savoir si l'intégration de 14 gares en 2026 est un objectif suffisamment ambitieux.

En ce qui concerne les parkings des gares, la membre souligne le problème des nouveaux parkings payants qui restent inoccupés. Elle renvoie au projet pilote mené à Louvain-la-Neuve, où les tarifs ont été revus à la baisse. Ce projet est-il toujours en cours, comment est-il évalué et ce modèle peut-il être appliqué à d'autres gares comme celle de Beveren?

S'agissant du troisième volet, une politique parée pour l'avenir, Mme Gielis souligne l'importance d'innover et la nécessité d'anticiper. En ce qui concerne les sources de financement européennes, elle demande au ministre s'il entend collaborer à un nouveau programme à partir de 2028 dans le cadre de la mobilité militaire et des infrastructures à double usage. Comment compte-t-il s'y prendre et a-t-il prévu une feuille de route? Elle renvoie à ce propos à sa proposition de résolution relative à la mobilité militaire en Belgique (DOC 56 0876/001) et aux opportunités pour l'économie belge.

En ce qui concerne le Plan Marchandises, elle réitère sa demande de disposer d'un rapport d'avancement annuel. Compte tenu de l'ampleur et de l'incidence budgétaire du plan, il ne suffira pas d'affirmer que les actions progressent à un bon rythme. L'année dernière, peu d'informations concrètes ont été communiquées. Elle demande plus de transparence, de débat et de suivi.

S'agissant de l'ambition de doubler les marchandises transportées par rail d'ici 2030, la membre évoque les possibilités qu'offre la ligne du Rhin d'acier, à laquelle des entreprises pourraient se rattacher. Elle associe cette mesure à la volonté plus large de réduire le nombre de camions sur les routes.

Pour ce qui est des entités critiques et des actes de sabotage, la membre évoque des incidents récemment

duidelijkheid is of sabotage in het spel was, en hoe het spoor zich beter kan wapenen tegen sabotage en cyberaanvallen. Dit vormt een essentieel onderdeel van een futureproof beleid.

De spreekster ondersteunt de ambitie om internationale verbindingen te versterken, maar herhaalt dat binnenlandse reizigers niet mogen worden gemarginaliseerd. Hoe kan de minister garanderen dat internationale treinen het nationale aanbod niet wegduwen?

Wat de tariefintegratie betreft voor 2026 vraagt het lid hoe realistisch die timing is. Zij verwijst naar de situatie in Antwerpen, waar gebruikers van De Lijn nog steeds niet weten of hun abonnement op de trein kan worden gebruikt tijdens de werken aan de metrotunnel. Als één lokaal traject al zoveel onduidelijkheid veroorzaakt, hoe kunnen NMBS, De Lijn, MIVB en TEC dan op korte termijn tot een geïntegreerd systeem komen? Hoe zal de minister vermijden dat deze ambitie een dode letter wordt.

Tot slot gaat zij in op de bescherming van zwakke weggebruikers. Het vorige Be-Cyclist-actieplan was volgens haar een succes. Wanneer komt het nieuwe actieplan en hoe wordt de opvolging en rapportering verzekerd?

Mevrouw Gielis besluit dat mobiliteit steeds moet worden getoetst aan de drie F's – fatsoen, filebestrijding en futureproof beleid – en drukt de verwachting uit dat 2026 een jaar van concrete uitvoering en zichtbare vooruitgang wordt. Zij waardeert de bereidheid van de minister tot dialoog, maar vraagt dat overleg structureel wordt omgezet in tastbare resultaten.

Mevrouw Irina De Knop (Anders.) sluit de rij af en kondigt een bondige maar gerichte tussenkomst aan. Zij waardeert dat de minister de bekommernissen van de commissie deelt en het Parlement nadrukkelijk wil betrekken. Vervolgens gaat zij in op de indicatoren voor stiptheid en afgeschafte treinen. Het is positief dat die dichterbij de reizigersrealiteit moeten aanleunen. Hoe zal dit concreet gebeuren? Telt een trein met zes minuten vertraging in de toekomst nog als stipt en worden afgeschafte treinen mee opgenomen? Wordt die indicator ook meegenomen in het bonus-malussysteem bij de *mid-term review*?

survenus à Anvers. Elle demande s'il a déjà été établi qu'il s'agissait d'actes de sabotage et comment les chemins de fer peuvent mieux se prémunir contre le sabotage et les cyberattaques. Il s'agit d'un élément essentiel d'une politique parée pour l'avenir.

L'intervenante soutient par ailleurs l'ambition de renforcer les liaisons ferroviaires internationales, mais rappelle que les voyageurs nationaux ne peuvent être relégués au second plan. Comment le ministre peut-il garantir que les trains internationaux ne supplanteront pas l'offre nationale?

En ce qui concerne l'intégration tarifaire prévue pour 2026, la membre se demande dans quelle mesure ce calendrier est réaliste. Elle renvoie à la situation à Anvers, où les usagers de De Lijn ne savent toujours pas s'ils pourront utiliser leur abonnement dans le train pendant les travaux du tunnel du métro. Si un trajet local suscite déjà à lui seul autant d'incertitude, comment la SNCB, De Lijn, la STIB et le TEC pourront-ils parvenir à un système intégré à court terme? Comment le ministre compte-t-il éviter que cette ambition ne reste lettre morte?

Enfin, la membre aborde la question de la protection des usagers faibles. Elle considère que le précédent plan d'action "Be Cyclist" a porté ses fruits. Quand le nouveau plan d'action sera-t-il publié et comment le suivi et le *reporting* seront-ils assurés?

Mme Gielis conclut en indiquant que la mobilité doit toujours être évaluée à l'aune des trois principes susvisés: les règles de savoir-vivre dans la circulation, la lutte contre les embouteillages et une politique parée pour l'avenir. Elle espère que 2026 sera une année d'actions concrètes et de progrès visibles. Elle salue la volonté du ministre de dialoguer, mais demande que cette concertation se traduise de manière structurelle par des résultats tangibles.

Mme Irina De Knop (Anders.) clôt la série par une intervention concise, mais ciblée. Elle apprécie que le ministre partage les préoccupations de la commission et qu'il souhaite associer explicitement le Parlement à ses travaux. Elle aborde ensuite les indicateurs relatifs à la ponctualité et aux trains supprimés. Elle se réjouit que ceux-ci doivent se rapprocher davantage de la réalité perçue par les voyageurs. Comment le ministre compte-t-il s'y prendre concrètement? À l'avenir, un train ayant six minutes de retard sera-t-il encore considéré comme étant à l'heure et les trains supprimés seront-ils pris en compte? Cet indicateur sera-t-il également pris en compte dans le système de bonus-malus lors de l'évaluation des résultats à mi-parcours (*mid-term review*)?

Over de besparing van 100 miljoen euro vraagt zij duidelijkheid over de verdeling en de realisatie. Als 60 miljoen bij NMBS en 40 miljoen bij Infrabel terechtkomt, welke maatregelen volgen dan, en wat is de impact voor de reiziger? Zij wil vermijden dat cijfers op papier blijven zonder uitvoerbare onderbouw.

Bij de liberalisering van het reizigersvervoer per spoor herhaalt de spreker dat concurrentie niet hoeft te botsen met openbare dienstverlening. Kan een 100 % overheidsbedrijf in een geliberaliseerde markt effectief concurreren, of is een private partner aangewezen? De afbouw van statutaire aanwervingen vindt zij een noodzakelijke stap; welke andere ingrepen acht de minister onontbeerlijk? Zij vraagt daarbij een heldere timing voor de volgende stappen.

Transparantie over het NMBS-vastgoed is cruciaal, zeker rond Brussel-Zuid. Wat is de bestemming van het patrimonium daar en hoe past dit in de vernieuwing van de stationsomgeving? Een duidelijke visie kan een hefboom zijn voor veiligheid, uitstraling en economische activiteit.

Wat de gegarandeerde dienstverlening betreft, wijst mevrouw De Knop op de recente stakingsgolven en de uiteenlopende praktijk achter gemiddelde cijfers. Wanneer deelt de minister de volledige evaluatie met het Parlement en welke lessen volgen hieruit? Bevestigt hij dat er geen opvoeding van personeel komt, of blijft een opening bestaan afhankelijk van de omstandigheden?

In het GEN-dossier vraagt het lid hoe de geïdentificeerde meerkosten van 308,4 miljoen euro wordt gefinancierd. Staat dit al in de begroting ingeschreven, of schuiven andere projecten op? Zij wil daarover transparantie vóór nieuwe engagementen.

De studie over toekomstige exploitatiemodellen van het net tot 2050 is een noodzakelijke eerste stap. Kan het Parlement over de studie beschikken en wat zijn de voornaamste conclusies? Welke methodologie zal de minister hanteren om investeringen te prioriteren, en welke objectieve parameters bepalen in welke regio's de beschikbare capaciteit het eerst wordt versterkt? De spreker verheugt zich dat S-netwerken in en rond de grote steden expliciet aandacht krijgen en vraagt

En ce qui concerne l'économie de 100 millions d'euros, l'intervenante demande des précisions sur la manière dont elle sera répartie et réalisée. Si l'on demande à la SNCB d'économiser 60 millions d'euros et à Infrabel 40 millions d'euros, quelles mesures concrètes en découleront et quel sera l'impact pour les voyageurs? Elle souhaite éviter que ces chiffres ne restent que des promesses sur papier et ne se traduisent pas par des initiatives tangibles.

À propos de la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs, l'intervenante rappelle que concurrence et service public ne sont pas forcément incompatibles. Une entreprise détenue à 100 % par les pouvoirs publics peut-elle vraiment faire le poids sur un marché libéralisé, ou le recours à un partenaire privé est-il recommandé? Mme De Knop considère le démantèlement des recrutements statutaires comme une étape nécessaire, mais quelles autres mesures le ministre juge-t-il indispensables? Elle demande un calendrier précis pour la suite du processus.

Elle insiste sur la nécessité d'une transparence concernant le patrimoine immobilier de la SNCB, surtout autour de Bruxelles-Midi. Quel est l'avenir réservé à ce patrimoine et comment s'inscrit-il dans la rénovation des abords de la gare? Avoir un projet bien défini peut servir de levier pour la sécurité, l'image et l'activité économique.

En ce qui concerne le service garanti, Mme De Knop souligne les récentes séries de grèves et le fait que les moyennes officielles cachent des réalités de terrain très différentes. Quand le ministre communiquera-t-il l'évaluation complète au Parlement et quelles leçons en tirera-t-il? Confirme-t-il qu'il n'y aura pas de réquisition du personnel, ou cela reste-t-il une possibilité selon l'évolution de la situation?

En ce qui concerne le dossier du RER, la membre interroge le ministre sur le financement du surcoût de 308,4 millions d'euros. Ce montant est-il déjà inscrit au budget ou d'autres projets vont-ils devoir être reportés? Elle exige une transparence complète à ce sujet avant tout nouvel engagement.

L'étude sur les futurs modèles d'exploitation du réseau ferroviaire à l'horizon 2050 est une première étape indispensable. Le Parlement peut-il avoir accès à cette étude et quelles en sont les principales conclusions? Quelle méthodologie le ministre adoptera-t-il pour prioriser les investissements, et quels sont les critères objectifs qui détermineront les régions où la capacité sera renforcée en priorité? L'intervenante se réjouit de l'attention explicite accordée aux réseaux S dans les grandes

garanties voor oplossingen die de dagelijkse pendelaar ook werkelijk voelt, niet in het minst in Brussel.

Over veiligheid vraagt mevrouw De Knop tempo te maken bij de bodycams voor Securail en treinbegeleiders, mede omdat ook bij De Lijn de behoefte groot is. Toegangscontrole via poortjes is een mogelijke verbetering voor veiligheid en reizigerservaring; hoe en waar zullen de proefprojecten concreet worden opgezet?

Wat de IJzeren Rijn (3RX) betreft, herinnert het lid aan de opportuniteit via militaire mobiliteit. Welke stappen zijn het afgelopen jaar gezet en welk plan volgt in 2026 om tot een doorbraak te komen?

Met betrekking tot internationaal reizigersvervoer vraagt zij waarom een rechtstreekse verbinding met Zwitserland vandaag wel als strategisch geldt en welke budgettaire impact dat heeft. Zij pleit tegelijk voor een rechtstreekse HST-verbinding met Brussels Airport, idealiter gekoppeld aan de assen naar de buurlanden, zodat korte vluchten minder nodig worden.

Ondersteuning van nachttreinen klinkt sympathiek, maar de middelen moeten doelmatig blijven: welke prioriteit en welk effect verwacht de minister?

Brussel-Zuid vergt meer dan renovatie. Als binnenkomend visitekaartje van het land vraagt het station om een ambitieus plan dat veiligheid, uitstraling en buurtontwikkeling combineert. Het NMBS-patrimonium in de omgeving kan daarbij dienen als katalysator, in samenwerking met de andere betrokken besturen.

Over autonome voertuigen vraagt de spreker een stand van zaken van het regelgevingskader en ruimte voor proefprojecten in Belgische steden.

Wat verkeersveiligheid betreft, juicht zij het in kaart brengen van hotspots toe, maar suggereert zij om aan te sluiten bij bestaande dynamische lijsten en methodes, en die uit te rollen in alle gewesten, met federale ondersteuning waar nuttig.

De veelplegersdatabank blijft een hoeksteen. Wie financiert de opzet en werking, welke administraties beheren de gegevens, en worden ook GAS-5-boetes

villes et autour de celles-ci. Elle demande toutefois des garanties pour que les solutions envisagées changent réellement le quotidien des navetteurs, tout particulièrement à Bruxelles.

Concernant la sécurité, Mme De Knop demande d'accélérer le déploiement des bodycams pour Securail et les accompagnateurs de train, d'autant que ce besoin est tout aussi pressant chez De Lijn. Le contrôle d'accès au moyen de portiques pourrait améliorer la sécurité et l'expérience voyageur; concrètement, comment et où ces projets pilotes seront-ils mis en place?

En ce qui concerne le Rhin de fer (3RX), la membre rappelle que le cadre de la mobilité militaire représente une réelle opportunité de faire avancer le projet. Quelles mesures ont été prises l'année dernière et quelle est la stratégie pour 2026 pour enfin de débloquer la situation?

En ce qui concerne le transport international de voyageurs, elle demande pourquoi une liaison directe avec la Suisse est aujourd'hui considérée comme stratégique et quel en est l'impact budgétaire. Elle plaide parallèlement pour une liaison TGV directe avec Brussels Airport, idéalement connectée aux axes vers les pays voisins, afin de limiter le recours aux vols courts.

Soutenir les trains de nuit semble être une merveilleuse idée, mais les moyens engagés doivent être utilisés à bon escient: quelle est la priorité du ministre et quels résultats espère-t-il obtenir?

Par ailleurs, Bruxelles-Midi nécessite bien plus qu'une simple rénovation. En tant que vitrine de notre pays, la gare a besoin d'un plan ambitieux alliant sécurité, prestige et développement du quartier. Le patrimoine environnant de la SNCB peut servir de catalyseur à cet égard, en collaboration avec les autres administrations concernées.

En ce qui concerne les véhicules autonomes, l'intervenante demande un état des lieux du cadre réglementaire et souhaite que l'on favorise le lancement de projets pilotes dans les villes belges.

En ce qui concerne la sécurité routière, elle salue le recensement des zones à risques, mais suggère de s'appuyer sur les listes et méthodes dynamiques qui existent déjà et de les déployer dans l'ensemble des régions, avec un soutien fédéral si besoin.

La base de données des récidivistes reste un pilier essentiel. Qui finance sa mise en place et son fonctionnement, quelles administrations assurent la gestion des

geïntegreerd? Zonder middelen en taakafspraken dreigt het instrument op papier te blijven.

Over gsm-detectie met camera's blijft mevrouw De Knop zeer kritisch. Welke waarborgen komen er voor privacy en proportionaliteit, hoe wordt "function creep" voorkomen en is AI louter een voorselectie met menselijke controle, of voorzien de plannen in geautomatiseerde vaststellingen? Wie zetelt in de aangekondigde werkgroep, met welke tijdslijn en welk wettelijk kader?

Bij de helmplicht voor e-steps vraagt zij of de aangekondigde benchmark met het Parlement kan worden gedeeld en wanneer.

De werkgroep vliegwet blijft een zorgkind. Bestaat deze al, wie zetelt erin, welke timing geldt en wat moet het eindresultaat zijn? Een methodologie of een uitgewerkt wetsontwerp? Hoe wordt Brussel vertegenwoordigd zolang er geen volwaardige Brusselse regering is?

Het lid begrijpt niet waarom precies route 07L in de beleidsnota wordt uitgelicht. De huidige juridische context beperkt het gebruik tot uitzonderlijke omstandigheden; de vaststelling dat de baan de laatste maanden vaker wordt gebruikt en de overstap naar PBN-navigatie rechtvaardigen volgens haar geen routewijziging. Zij vraagt bevestiging dat PBN wordt ingevoerd zonder de bestaande routes inhoudelijk te verleggen.

Ten aanzien van Skeyes vraagt de spreekster of de verdeling van kosten tussen nationale en regionale luchthavens wordt herzien. Is het logisch dat de federale overheid slechts een kwart bijdraagt op de nationale luchthaven terwijl regionale luchthavens volledig door overheden worden gedekt? Een transparant en evenwichtig model moet de norm zijn.

B. Antwoorden van de minister

In plaats van een lijst te verstrekken met alle nagekomen beloften, kijkt de minister liever naar de situaties waar hij mee moet zien om te gaan. Nu de eerste tussentijdse evaluatie wordt opgemaakt, mag het inzake transitie niet bij aankondigingen blijven.

données, et les amendes SAC 5 y sont-elles également intégrées? Faute de budget et de répartition claire des tâches, cet instrument risque de rester lettre morte.

Mme De Knop reste très critique à l'égard des caméras capables de détecter l'usage du téléphone portable au volant. Quelles sont les garanties prévues en matière de respect de la vie privée et de proportionnalité? Comment compte-t-on éviter tout détournement d'usage (*function creep*)? L'intelligence artificielle sera-t-elle cantonnée à une présélection validée par l'humain, ou le plan prévoit-il des constatations d'infractions entièrement automatisées?

Concernant le port obligatoire du casque pour les utilisateurs de trottinettes électriques, elle demande si le benchmark annoncé pourra être partagé avec le Parlement, et dans quels délais.

Le groupe de travail relatif à la loi sur le trafic aérien suscite toujours des inquiétudes. Est-il déjà mis en place, qui en sont les membres, quel est le calendrier prévu et quel résultat final doit-il atteindre? S'agit-il d'une simple méthodologie ou d'un projet de loi abouti? Comment Bruxelles sera-t-elle représentée tant qu'il n'y a pas de gouvernement bruxellois de plein exercice?

La membre ne comprend pas pourquoi la route aérienne RNP 07 est spécifiquement mise en avant dans la note de politique générale. Le cadre juridique actuel limite son utilisation à des circonstances exceptionnelles. Selon elle, le fait que cette piste ait été plus souvent utilisée ces derniers mois, et le passage à la navigation basée sur la performance (PBN), ne justifient pas un changement de route. Elle souhaite obtenir la garantie que le passage au PBN sera instauré sans modifier le tracé des routes existantes.

Concernant Skeyes, l'intervenante demande si la répartition des coûts entre les aéroports nationaux et régionaux sera réexaminée. Est-il logique que l'autorité fédérale ne contribue qu'à hauteur d'un quart des frais de l'aéroport national, alors que ceux des aéroports régionaux sont entièrement couverts par les pouvoirs publics? Il faut tendre vers un modèle transparent et équitable.

B. Réponses du ministre

Plutôt que de fournir une liste de promesses tenues, il convient de se pencher sur les réalités affrontées. À l'heure du premier bilan intermédiaire, la transition ne se résume pas à des annonces.

Qua veiligheid van het luchtruim en innovatie op het gebied van drones heeft de overheid gereageerd op de herhaaldelijke ongeoorloofde vluchten boven gevoelige infrastructuur, onder meer door op EU-niveau een wetswijziging te vragen.

Er werd een principebesluit genomen over het “pay as you go”-principe om het aanbod van het openbaar vervoer te versterken: één traject, één ticket, één prijs.

Een internationale groep van deskundigen onderzoekt de overvliegkwesties, met het oog op de opstelling van een luchtvaartwet.

Enkele moeilijke beslissingen werden genomen met betrekking tot het spoor, teneinde de NMBS sterker te maken met het oog op de liberalisering van het spoor in 2032.

De synergieën met de buurlanden werden versterkt door de ondertekening van een intentieverklaring met Luxemburg en Frankrijk om de connectiviteit tussen alle betrokken landen te verbeteren. Hetzelfde wordt overwogen met de Nederlandse overheid.

De minister behandelt achtereenvolgens de vragen die hem werden gesteld. De antwoorden werden voor de leesbaarheid van het verslag per onderdeel als volgt ondergebracht:

1. Spoor
2. Weg
3. Luchtvaart
4. Scheepvaart
5. Varia

1. **Spoor**

Liberalisering

Het is nuttig om eraan te herinneren dat er binnen de EU twee soorten liberalisering plaatsvinden, en wel gelijktijdig en gezamenlijk: liberalisering op de markt en liberalisering voor de markt.

In het geval van liberalisering op de markt, met andere woorden open access, zoals internationale diensten, is de Staat, en bij uitbreiding het begrip openbare dienst, grotendeels afwezig, aangezien het aanbod in zeer grote mate de logica van de markt volgt. In het geval van de liberalisering van de binnenlandse spoorwegmarkt na 2032, en dus van de diensten die tot op heden

Sur la sécurité de l'espace aérien et l'innovation drone, les autorités ont réagi à des survols non autorisés répétés au-dessus d'infrastructures sensibles, y compris en sollicitant au niveau européen un changement législatif

Une décision de principe sur le “pay as you go” pour renforcer l'offre de transport public a été prise: un traject, un ticket, un prix.

Un groupe d'experts international étudie la question des survols afin d'établir une loi aérienne.

Des décisions difficiles concernant le rail ont été prises pour rendre la SNCB plus robuste face à la libéralisation en 2032.

Les synergies avec les pays voisins ont été renforcées au travers de la signature d'une déclaration d'intention avec le Luxembourg et la France pour améliorer la connectivité entre ces pays. La même chose est envisagée avec les autorités néerlandaises.

Le ministre répond successivement aux questions qui lui ont été posées. Par souci de lisibilité du rapport, les réponses ont été réparties de manière thématique comme suit:

1. Chemins de fer
2. Route
3. Aviation
4. Navigation
5. Divers

1. **Chemins de fer**

Libéralisation

Il est utile de rappeler que deux types de libéralisation ont lieu simultanément et conjointement au sein de l'UE, à savoir: la libéralisation sur le marché et la libéralisation pour le marché.

Dans le cas d'une libéralisation sur le marché, en d'autres termes, d'un accès libre, comme pour les services internationaux, l'État, et par extension la notion de service public, est largement absent, car l'offre suit dans une très grande mesure la logique du marché. Dans le cas de la libéralisation du marché ferroviaire intérieur après 2032, et donc des services qui sont

uitsluitend door de NMBS worden geëxploiteerd, gaat het wel degelijk over liberalisering voor de markt.

In tegenstelling tot het open access-stelsel houdt de liberalisering van de markt dus niet in dat de Staat zich terugtrekt uit de levering van openbare diensten. Integendeel, de liberalisering, en met name Verordening 1370/2007 waarop zij is gebaseerd, versterkt de rol en de prerogatieven van de Staat op het gebied van openbare dienstverlening.

Na 2032 en het einde van het huidige openbare dienstcontract zal de Federale Staat, via de FOD Mobiliteit en Vervoer of een nieuwe gespecialiseerde instantie, het vervoersaanbod op elke spoorlijn bepalen. Deze bepaling van het aanbod door de staat omvat elementen zoals de dienstregeling van de openbare dienst, de frequentie per uur, het rollend materieel dat op elke lijn wordt gebruikt, en ook de diensten die aan de passagiers worden aangeboden, zoals bijvoorbeeld de aanwezigheid van stiltewagons of eersteklaswagons. Op basis van de door de staat vastgestelde voorwaarden voor openbare dienstverlening, die vooraf in een Europese aanbesteding worden gepubliceerd, zal de spoorwegmaatschappij met de beste prijs-kwaliteitverhouding worden geselecteerd en de haar toegekende openbare dienstverlening uitvoeren. Financiële compensatie voor de geselecteerde exploitant is overigens niet uitgesloten, zoals vandaag het geval is bij de NMBS, aangezien openbare dienstopdrachten van nature niet door de vrije markt kunnen worden uitgevoerd, althans niet onder vergelijkbare aanbestedings- en dienstvoorwaarden.

Met andere woorden, de definitie van het aanbod en het niveau van dienstverlening zal niet langer een exclusieve bevoegdheid van de NMBS zijn, zoals nu het geval is, maar wel van de Federale Staat. Deze bevoegdheidswijziging is een absolute voorwaarde die wordt opgelegd door Verordening 1370/2007, zowel voor een hypothetische rechtstreekse toewijzing als voor een aanbesteding.

Kortom, concurrentie in de spoorwegsector betekent niet dat er sprake is van privatisering en dus van terugtrekking van de Federale Staat. Integendeel, op basis van de Europese wetgeving zal de rol van de Federale Staat in het beheer van de openbare dienstverlening aan de burgers, en meer in het bijzonder aan de pendelaars, aanzienlijk worden versterkt.

Het kabinet van de minister en de FOD Mobiliteit en Vervoer werken momenteel nauw samen om de verschillende scenario's te evalueren.

Het is niet de bedoeling overhaast te werk te gaan, maar evenwichtige hervormingen door te voeren die

jusqu'à présent exclusivement exploités par la SNCB, il s'agit bel et bien d'une libéralisation pour le marché.

Contrairement au système de libre accès, la libéralisation du marché n'implique donc pas que l'État abandonnera la prestation de services publics. Au contraire, la libéralisation, et en particulier le règlement 1370/2007 sur lequel elle s'appuie, renforce le rôle et les prérogatives de l'État dans le domaine de la prestation de services publics.

Après 2032 et la fin du contrat de service public actuel, l'État fédéral, par l'intermédiaire du SPF Mobilité et Transports ou d'une nouvelle instance spécialisée, définira l'offre de transport sur chaque ligne ferroviaire. Cette définition de l'offre par l'État comprendra des éléments tels que les horaires du service public, la fréquence horaire, le matériel roulant utilisé sur chaque ligne, ainsi que les services proposés aux passagers, tels que par exemple la présence de voitures silencieuses ou de voitures de première classe. Sur la base des conditions fixées par l'État pour la prestation du service public, qui seront publiées au préalable dans un appel d'offres européen, la société ferroviaire présentant le meilleur rapport qualité-prix sera sélectionnée et assurera la prestation du service public qui lui aura été confiée. Une compensation financière pour l'opérateur sélectionné n'est d'ailleurs pas exclue, comme c'est le cas à présent pour la SNCB, étant donné que les missions de service public ne peuvent, par nature, être exécutées par le libre marché, du moins pas dans des conditions d'offre et de service comparables.

En d'autres termes, la définition de l'offre et du niveau de service ne relèvera plus de la compétence exclusive de la SNCB, tel que c'est le cas actuellement, mais de celle de l'État fédéral. Ce changement de compétence est une condition *sine qua non* imposée par le règlement 1370/2007, tant pour une attribution directe hypothétique que pour une mise en concurrence.

En résumé, la concurrence dans le secteur ferroviaire ne signifie ni la privatisation ni, par conséquent, le retrait de l'État fédéral. Au contraire, sur la base de la législation européenne, le rôle de l'État fédéral dans la gestion des services publics destinés aux citoyens, et plus particulièrement aux navetteurs, sera considérablement renforcé.

Le cabinet du ministre et le SPF Mobilité et Transports travaillent actuellement en étroite collaboration à l'évaluation des différents scénarios envisageables.

L'objectif n'est pas de se précipiter, mais de mettre en œuvre des réformes équilibrées et bénéfiques pour

gunstig zijn voor alle betrokken partijen. Die evaluatie is noodzakelijk om de beste oplossing te kiezen, met inachtneming van de Europese wetgeving. Derhalve omvatten de opties zowel langdurige als tussentijdse scenario's, volledige dan wel gedeeltelijke openstelling voor concurrentie, vanaf januari 2033.

Gezien de relatief korte termijn, het gebrek aan voorbereiding wegens het uitblijven van initiatieven van de vorige regeringen en de noodzaak om de stabiliteit van het Belgische spoorwegsysteem (met inbegrip van de NMBS) te behouden, zal de keuze worden gemaakt op basis van een gestructureerde dialoog met alle belanghebbenden, waaronder de Europese Commissie. De implementatie ervan zal overigens geleidelijk gebeuren.

Inzake de argumenten van de heer Lievens, onderzoeker arbeidsrecht aan de UCLouvain, hebben meerdere artikelen de aandacht getrokken, met name van gespecialiseerde juristen Europees en spoorwegrecht op het kabinet van de minister.

Het kabinet van de minister heeft de heer Lievens onlangs informeel ontmoet en hoewel die gesprekken constructief verliepen was het kabinet het stellig oneens met de visie die de heer Lievens in de pers verkondigt.

De uitzondering op de aanbestedingsverplichting vermeld in artikel 5, lid 4*bis*, van Verordening 1370/2007 wordt vrij ruim geformuleerd.

De eerste voorwaarde voor die uitzondering betreft het bestaan van relevante structurele en geografische kenmerken van de betrokken markt en het betrokken spoorwegnet. De minister zal zich beperken tot die eerste voorwaarde, aangezien de tweede (kosteneffectiviteit van de NMBS) vanuit juridisch oogpunt minder discutabel is.

Sommigen verwijzen naar de Noord-Zuidverbinding in België en het stervormige netwerk rond Brussel als relevante structurele en geografische kenmerken die een onderhandse gunning rechtvaardigen. Er zij echter op gewezen dat dergelijke kenmerken ook in veel andere landen en regio's voorkomen, met name rond Keulen, Berlijn, Stockholm, München en Hamburg.

De minister kan zich maar moeilijk een scenario inbeelden waarbij Keulen erin zou slagen zijn volledige spoorverkeer te liberaliseren – ook daar is er, zoals bij de Noord-Zuidverbinding, een versmalling tot zes sporen, over de Rijnspoorbrug – en België daar niet toe in staat zou zijn.

l'ensemble des parties concernées. Cette évaluation est nécessaire afin d'opter pour la meilleure solution tout en respectant le cadre législatif européen. Dès lors, les options comprennent des scénarios pérennes comme intermédiaires, allant d'une mise en concurrence totale à partielle et ce, à partir de janvier 2033.

Compte tenu du délai relativement court, du manque de préparation résultant de l'absence d'initiatives des gouvernements précédents, ainsi que de la nécessité de préserver la stabilité du système ferroviaire belge, y compris la SNCB, le choix qui sera opéré reposera sur un dialogue structuré avec l'ensemble des parties prenantes, y compris la Commission européenne. Sa mise en œuvre se fera par ailleurs de manière progressive.

Quant aux arguments M. Lievens, chercheur en droit de l'UCL Louvain, certains de ses articles ont attiré l'attention, notamment, des juristes spécialisés en droit européen et ferroviaire du cabinet du ministre.

Bien que le cabinet du ministre ait récemment rencontré ce chercheur en droit de l'UCL de manière informelle et que les échanges aient été constructifs, le cabinet du ministre n'est pas en accord avec la vision défendue par M. Lievens dans la presse.

L'exception à la mise en concurrence mentionnée à l'article 5, paragraphe 4*bis*, du règlement 1370/2007 est formulée de manière relativement large.

La première condition de cette exception concerne l'existence de caractéristiques structurelles ou géographiques particulières du réseau ferroviaire. Le ministre se limitera à cette première condition, la seconde – relative à la productivité de la SNCB – étant moins sujette à discussion d'un point de vue juridique.

Certains font référence à la jonction Nord-Midi en Belgique ainsi qu'au réseau en étoile autour de Bruxelles comme caractéristiques géographiques et structurelles justifiant une attribution directe. Il convient toutefois de noter que de telles caractéristiques se retrouvent également dans de nombreux autres pays et régions, notamment autour de Cologne, Berlin, Stockholm, Munich ou Hamburg.

Le ministre indique rencontrer des difficultés à imaginer un scénario dans lequel Cologne parviendrait à libéraliser l'ensemble de son trafic ferroviaire – trafic qui transite lui aussi, comme pour la jonction, par un rétrécissement à six voies via le pont ferroviaire traversant le Rhin – alors que la Belgique ne pourrait pas le faire.

Voorts benadrukt artikel 2 bis van Verordening 1370/2007 het evenredigheidsbeginsel, voor zowel de onderhandse gunning als de openbare aanbesteding. Het lijkt in dit stadium moeilijk objectief te rechtvaardigen dat voor excentrische spoorlijnen zoals Charleroi-Couvin, Namen-Dinant-Libramont of Hasselt-Mol geen openbare aanbesteding mogelijk zou zijn omdat er 70 kilometer verderop een Noord-Zuidverbinding en een stervormig netwerk is.

De verschillende sprekers die hier een uitzondering op de liberalisering willen, zijn wel heel kort van stof als het op de rechtvaardiging daarvoor aankomt. In het recht (EU-recht inbegrepen) moet elke uitzondering immers strikt en objectief gerechtvaardigd worden geïnterpreteerd. Voor de Europese Commissie of het Hof van Justitie van de Europese Unie het argument opwerpen dat de Noord-Zuidverbinding vooral tijdens de spitsuren overbelast is en dat er een stervormig netwerk rond Brussel bestaat, lijkt dan ook onevenredig gezien het juridische risico dat België op middellange termijn zou lopen. De minister benadrukt dat hij niet het risico wil lopen over enkele jaren verantwoordelijk te worden gehouden voor een scenario à la Sabena, dat zich zou kunnen voordoen mocht een onderhandse gunning aan de NMBS voor het hele netwerk door de Europese rechtbanken ongelukkig worden verklaard.

Statuut van spoorwegbeambte

De allereerste beweegreden voor de hervorming is de toekomstige liberalisering van het spoor. De heer Lievens heeft niet helemaal ongelijk wanneer hij stelt dat de liberalisering het behoud van het statuut van spoorwegbeambte niet in de weg staat. Net om die reden werden twee opeenvolgende overeenkomsten gesloten met de vakbonden over het behoud van het statuut voor 60 % van de nieuwe aanwervingen, met name in operationele functies. De minister benadrukt andermaal dat deze twee vakbondsovereenkomsten eenzijdig werden verworpen. Aangezien deze overeenkomsten na lange onderhandelingen met de verschillende belanghebbenden werden afgewezen, is een status quo geen optie. Liberalisering vereist immers een groter concurrentievermogen, wat niet mogelijk is met een honderd jaar oud statuut. Na een tweevoudige verwerping van kleine aspecten met betrekking tot meer flexibiliteit die aan dit statuut zouden worden toegevoegd, is het nu noodzakelijk om vooruit te gaan en de NMBS proactief op de toekomst voor te bereiden.

De NMBS als autonoom overheidsbedrijf – openbare aanbesteding voor het contract voor de openbare dienst

De regering bepaalt wat zij als taken van openbare dienst beschouwt en die taken worden na onderhandeling

Par ailleurs, le règlement 1370/2007 insiste, dans son article 2 bis, sur la condition de proportionnalité, tant pour l'attribution directe que pour la mise en concurrence. Il apparaît difficile, à ce stade, de justifier objectivement que des lignes excentrées telles que Charleroi-Couvin, Namur-Dinant-Libramont ou Hasselt-Mol ne pourraient pas être mises en concurrence en raison d'une jonction et d'un réseau en étoile situés à près de 70 kilomètres de là.

Les différents intervenants invoquant cette exception à la libéralisation n'en évaluent que très succinctement la justification. Or, en droit – y compris en droit de l'Union européenne – toute exception doit être interprétée de manière stricte et justifiée objectivement. Se présenter devant la Commission européenne ou la Cour de justice de l'Union européenne en invoquant une jonction Nord-Midi saturée principalement aux heures de pointe, ainsi qu'un réseau en étoile autour de Bruxelles, apparaît disproportionné au regard du risque juridique que la Belgique encourrait à moyen terme. Le ministre tient à souligner qu'il ne souhaite pas prendre le risque d'être tenu pour responsable, dans quelques années, d'un scénario comparable à celui de la Sabena, qui pourrait survenir si une attribution directe à la SNCB pour l'ensemble du réseau venait à être invalidée par les juridictions européennes.

Le statut de cheminot

La motivation première de la réforme est en effet la libéralisation à venir du rail. M. Lievens n'a pas totalement tort quand il mentionne le fait que la libéralisation du rail n'empêche pas le maintien du statut de cheminot. C'est précisément pour cela que deux accords successifs sur le maintien du statut pour 60 % des nouveaux engagements, notamment au niveau des fonctions opérationnelles furent signés avec les syndicats. Je le rappelle une nouvelle fois: ces deux accords syndicaux furent refusés et unilatéralement. À partir du moment où ces accords, longuement négociés avec les différentes parties prenantes, furent rejetés, le statut quo n'est pas envisageable. En effet, la libéralisation impose une compétitivité accrue, celle-ci ne peut être atteinte avec un statut vieux de 100 ans. L'ajout de flexibilités mineures à ce statut ayant été refusé à deux reprises, il est désormais nécessaire d'avancer et de préparer la SNCB au futur, et ce de manière proactive.

La SNCB en tant qu'entreprise publique autonome – mise en concurrence du contrat de service public

Le gouvernement détermine ce qu'il considère comme des missions de service public, et ces missions sont

met het bedrijf toegewezen aan de NMBS (althans tot 2032 in een performantiecontract dat ook de vergoedingen vastlegt. De autonomie van het bedrijf bestaat vooral in het effectief en efficiënt uitvoeren van die openbaredienstverplichtingen maar ook in het uitstippelen van een langetermijnstrategie (hoeveel treinen op welke lijnen, tariefbeleid...) in lijn met de mobiliteitsdoelstellingen van de regering.

Voorts gaat het over de te ondernemen stappen en de beste ingrepen om de rol van de NMBS in België en in het buitenland te versterken.

Zoals eerder aangegeven, moeten de verplichtingen inzake openbare dienstverlening vanaf 2032 openbaar worden aanbesteed.

De eerste noodzakelijke stap is het uitvoeren van een marktanalyse en het bepalen van een vervoerstrategie voor de lange termijn. Daarnaast moet worden gekozen voor een duurzame aanpak voor de toewijzing van de verschillende percelen met verplichtingen inzake openbare dienstverlening. In overeenstemming met de marktanalyse en de langetermijnstrategie voor vervoer is het dus noodzakelijk om verschillende percelen te definiëren die de verschillende spoorlijnen in België omvatten, afhankelijk van bijvoorbeeld de verschillende soorten diensten die op elke lijn aanwezig zijn, zoals intercity's, lokale treinen en voorstadstreinen. Zodra de strategie voor vervoer en de verschillende percelen zijn gedefinieerd, moet het dienstverleningsniveau dat op elke lijn wordt verwacht nauwkeurig worden bepaald, zodat de Europese aanbestedingen kunnen worden gepubliceerd. De minister benadrukt dat die voorbereiding op de periode na 2032 een werk van lange adem is, vooral omdat de vorige regeringen de voorbereidingen voor de Europese verplichtingen na 2032 systematisch hebben uitgesteld. Die voorbereiding gebeurt in nauwe samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Wat de aantrekkelijkheid van de NMBS in binnen- en buitenland betreft, kan de beste manier om de rol van deze historische onderneming te versterken in één woord worden samengevat: concurrentievermogen. In tegenstelling tot wat sommigen willen doen geloven, is de liberalisering van de spoorwegen onvermijdelijk, zoals in heel Europa. Hoewel Verordening 1370/2007 voorziet in een aantal uitzonderingen, waarover de afgelopen maanden ruimschoots werd gedebatteerd, ook binnen deze commissie, is een status-quo niet langer een optie. Volgens een studie in opdracht van de FOD Mobiliteit en Vervoer in 2019, die raadpleegbaar is op de website van de FOD, kostte het in dat jaar gemiddeld bijna 57 % meer om een trein van de openbare spoordienst te laten rijden in België dan in de landen van de steekproef,

attribuées à la SNCB après négociation avec l'entreprise (au moins jusqu'en 2032 dans le cadre d'un contrat de performance qui fixe également les rémunérations). L'autonomie de l'entreprise consiste principalement à exécuter de manière efficace et efficiente ces obligations de service public, mais aussi à définir une stratégie à long terme (combien de trains sur quelles lignes, politique tarifaire, etc.) conforme aux objectifs de mobilité du gouvernement.

Les étapes à mettre en œuvre et les meilleures actions à entreprendre pour renforcer le rôle de la SNCB en Belgique mais aussi à l'étranger.

Comme évoqué précédemment, la mise en concurrence des obligations de service public doit en principe s'effectuer à partir de 2032.

Il est tout d'abord nécessaire d'effectuer une analyse du marché et de définir une stratégie de transport à long terme. De plus, il est nécessaire de choisir une approche pérenne en matière d'allotissement des différents lots d'obligations de service public. Ainsi, en lien avec l'analyse de marché et la stratégie de transport à long-terme, il est nécessaire de définir différents lots comprenant les différentes lignes ferroviaires existantes dans notre pays, et ce selon, par exemple, les différents types de service présents sur chaque ligne, par exemple les trains Intercity, locaux et suburbains. Une fois l'approche de transport et les différents lots définis, il sera nécessaire de définir de manière précise le niveau de service attendu sur chaque ligne afin de pouvoir publier les appels d'offre européens. Je tiens à souligner que cette préparation à l'après 2032 est un travail de longue haleine, particulièrement du fait que les précédents gouvernements ont systématiquement reportés la préparation aux obligations européennes de l'après 2032. Ce travail se fait en étroite collaboration avec le SPF Mobilités et Transports.

Concernant l'attractivité de la SNCB au niveau national et à l'étranger, le meilleur moyen pour renforcer le rôle de cette entreprise historique pourrait se résumer en un seul mot: compétitivité. En effet, contrairement à ce que certains essayent de faire croire, la libéralisation du rail est inéluctable et s'inscrit à l'échelle européenne. Bien que le Règlement 1370/2007 prévoient quelques exceptions, exceptions sujets à de larges débats ces derniers mois, y compris au sein de cette commission, le statut quo n'est plus possible. Selon une étude commandé par le SPF Mobilité et Transports en 2019, étude disponible sur le site du SPF, faire rouler un train de service public en Belgique coutait à cette époque, et en moyenne, près de 57 % plus cher comparé à l'échantillon des pays analysés qui comprend des pays

waaronder Nederland, Frankrijk en Duitsland, zelfs na neutralisering van de kosten voor de gebruiksvergoeding voor de infrastructuur (zie het rapport voor de FOD Mobiliteit en Vervoer “Een horizon voor het spoor – Toepassingsmodaliteiten van het 4^e Europese Spoorwegpakket in België”, september 2019, blz. 9).

Hoewel er de laatste jaren inspanningen zijn geleverd om de productiviteit te verhogen, is het duidelijk dat de NMBS nog niet zo competitief is als de spoorwegmaatschappijen van de buurlanden, waaronder openbare spoorwegmaatschappijen zoals het Franse SNCF, het Nederlandse NS en het Duitse Deutsche Bahn. Structurele hervormingen, ook interne, zijn dus noodzakelijk om het concurrentievermogen van de Belgische historische operator te versterken ten opzichte van de huidige en toekomstige publieke en private concurrenten om een rampscenario te vermijden waarbij de NMBS eenvoudigweg zou worden vervangen door buitenlandse concurrenten. Eenmaal dat concurrentievermogen bereikt, kan de NMBS overwegen om naar het buitenland uit te breiden, zowel via “open access” als door in te gaan op buitenlandse openbare aanbestedingen. De prioriteit blijft om de NMBS voor te bereiden op de liberalisering van de binnenlandse markt alvorens de ontwikkeling van haar activiteiten in het buitenland te overwegen.

Sociaal overleg

Sinds het begin van de legislatuur heeft de minister zich ingezet voor een echt, gestructureerd en respectvol overleg. Er werd een volledige reeks vergaderingen gehouden met de vakbonden, de NMBS, Infrabel en HR Rail om alle gevoelige dossiers te bespreken: de toekomst van HR Rail, het statuut, het aanwervingsbeleid, de samenstelling en de bevoegdheden van de nationale paritaire commissie, en de impact van de verwachte hervormingen.

Er is geluisterd naar de terechte bezorgdheden van de vakbonden, met name wat betreft de juridische werkgever, het loopbaantraject en de gevolgen van de modernisering. Overigens wordt ook door de vakbondsvertegenwoordigers erkend dat maar weinig ministers zich zo inzetten voor het sociaal overleg in de sector die onder hun bevoegdheid valt.

Zoals de minister echter al publiekelijk heeft aangegeven, komt er na een lange fase van luisteren en grondige discussies een moment waarop de regering beslissingen moet nemen. De sociale dialoog blijft open, maar het gaat niet langer om een fase van voortdurend opnieuw onderhandelen: het gaat nu om de uitvoering.

comme les Pays-Bas, France, Pays-Bas ou Allemagne, et ce y compris en neutralisant le coût des redevances d'infrastructures (voir le rapport pour le SPF Mobilité et Transports intitulé “Un horizon pour le rail – modalités de mise en œuvre du 4^e paquet ferroviaire européen en Belgique”, Septembre 2019, p. 9).

Bien que des efforts de productivité ont été faits ces dernières années, il apparaît clairement que la SNCB n'atteint pas la compétitivité des entreprises ferroviaires limitrophes à ce stade, et ce y compris vis-à-vis des entreprises ferroviaires publiques comme la SNCF, la NS aux Pays-Bas ou la Deutsche Bahn en Allemagne. Ainsi, des réformes structurelles, y compris en interne, sont donc nécessaires afin de renforcer la compétitivité de notre opérateur historique comparé aux concurrents actuels et futurs, publiques comme privées, et ce afin d'éviter un scénario catastrophe dans lequel la SNCB se verrait tout simplement remplacer par des concurrents étrangers. Une fois cette compétitivité acquise, la SNCB pourrait éventuellement envisager de se développer à l'étranger, tant au niveau des services en open access que d'éventuelles réponses à des appels d'offre publics étrangers. La priorité reste de préparer la SNCB à la libéralisation du marché domestique avant d'éventuellement envisager un développement de ses activités à l'étranger.

Concertation sociale

Depuis le début de la législature, le ministre a tenu à instaurer une concertation réelle, structurée et respectueuse. Un cycle complet de réunions a été mené avec les organisations syndicales, la SNCB, Infrabel et HR Rail afin d'aborder l'ensemble des dossiers sensibles: l'avenir de HR Rail, le statut, la politique de recrutement, la composition et les compétences de la Commission paritaire nationale, ainsi que l'impact des réformes attendues.

Les préoccupations légitimes des organisations syndicales ont été entendues, notamment en ce qui concerne l'employeur juridique, la trajectoire de l'emploi ou encore les conséquences des modernisations. Il est d'ailleurs reconnu, y compris par les représentants syndicaux, que peu de ministres s'investissent autant dans la concertation sociale du secteur placé sous leur tutelle.

Cependant, comme le ministre l'a déjà indiqué publiquement, après une longue phase d'écoute et d'échanges approfondis, vient un moment où le gouvernement doit prendre ses décisions. Le dialogue social demeure ouvert, mais il ne s'agit plus d'une phase de renégociation permanente: il s'agit désormais de la mise en

Dat is van cruciaal belang om het spoor de structurele hervormingen te geven waar al te lang op wordt gewacht.

De minister neemt die verantwoordelijkheid volledig op zich: om te zorgen voor een betrouwbaarder, moderner en duurzamer spoor, moeten nu knopen worden doorgehakt.

Aangaande de besparingen in het openbaar vervoer wil de minister de aandacht vestigen op een punt dat al eerder aan bod is gekomen: de versterkte integratie van het openbaar vervoer, die moet leiden tot een beter mobiliteitsaanbod en meer comfort voor de reiziger. Die integratie is een van de prioriteiten van zijn legislatuur.

Vanuit dat perspectief overweegt de minister zijn bevoegdheden op het gebied van klimaat te gebruiken om de beheerskosten te financieren voor de concrete coördinatie tussen de verschillende openbaarvervoersbedrijven in het land. Die aanpak is bedoeld ter ondersteuning van een efficiënter beheer waarmee kan worden gezorgd voor een echte samenhang tussen de netten en kan worden voldaan aan de toenemende verwachtingen op het gebied van duurzame mobiliteit.

Sociaal overleg in 2026

In 2026 blijft het sociaal overleg bestaan. De beslissingen die de regering neemt op het vlak van de modernisering van het spoor vereisen een diepgaande dialoog met de sociale partners en deze dialoog wordt voortgezet en intern versterkt.

De twee CEO's van Infrabel en de NMBS en de directeur-generaal hebben zelf de vakbonden opgeroepen om rond de tafel te gaan zitten om in alle rust te praten over de sociale maatregelen die moeten worden genomen. Deze inzet van het topmanagement toont aan dat er collectief vooruitgang wordt geboekt, in een geest van gedeelde verantwoordelijkheid.

Het doel voor 2026 is dus eenvoudig: zorgen voor een gestructureerd, continu en transparant overleg, in overeenstemming met de beslissingen van de regering en met respect voor de rechten van het personeel en de verplichtingen van de openbare dienst.

Pensioenen

De minister heeft herhaaldelijk stappen ondernomen bij de minister die bevoegd is voor pensioenen om bepaalde maatregelen inzake eindeloopbaan en pensioenen te temperen, maar tevergeefs.

œuvre. Cette étape est indispensable pour offrir au rail les réformes structurelles qui se font attendre depuis trop longtemps.

Le ministre assume pleinement cette responsabilité: pour garantir un rail plus fiable, plus moderne et plus durable, le temps de la décision est venu.

S'agissant des économies réalisées dans les transports publics, le ministre souhaite attirer l'attention sur un point déjà évoqué précédemment: l'intégration renforcée des transports publics, qui doit permettre d'offrir une meilleure offre de mobilité et un meilleur confort au voyageur. Cette intégration constitue l'une des priorités de sa législature.

Dans cette perspective, le ministre envisage de mobiliser ses compétences en matière de climat pour financer les coûts de gouvernance nécessaires à la mise en place concrète de la coordination entre les différents opérateurs de transports publics du pays. Cette approche vise à soutenir une gouvernance plus efficace, capable d'assurer une véritable cohérence entre les réseaux et de répondre aux attentes croissantes en matière de mobilité durable.

Concertation sociale en 2026

En 2026, la concertation sociale sera maintenue. Les décisions prises par le gouvernement en matière de modernisation du rail nécessitent un dialogue approfondi avec les partenaires sociaux, et ce dialogue sera poursuivi et renforcé en interne.

Les deux CEO d'Infrabel et de la SNCB ainsi que le directeur général ont eux-mêmes appelé les syndicats à s'asseoir autour de la table afin de discuter en toute sérénité des mesures sociales qu'il conviendra de prendre. Cet engagement de la direction montre que des avancées sont réalisées collectivement, dans un esprit de responsabilité partagée.

L'objectif pour 2026 est donc simple. Il s'agira de mettre en place une concertation structurée, continue et transparente, conforme aux décisions du gouvernement et respectueuse des droits du personnel et des obligations du service public.

Pensions

Le ministre a effectivement entrepris des démarches à plusieurs reprises auprès du ministre compétent en matière de pensions pour obtenir l'atténuation de certaines mesures de fin de carrière et de pensions prévues sans obtenir gain de cause.

Invoering van een escalatiemechanisme in de nationale commissie

In het kader van de modernisering van het sociale kader voor het spoorvervoer wordt in een escalatiemechanisme voorzien voor gevallen waarin een tekst die aan de Nationale Paritaire Commissie wordt voorgelegd niet de vereiste tweederdemeerderheid haalt. Wanneer er vandaag een impasse ontstaat, kunnen er geen wijzigingen in het statuut of de collectieve regels worden goedgekeurd. Het doel van het nieuwe mechanisme is juist om deze situaties te vermijden, waarin alles stilvalt terwijl er veranderingen nodig zijn voor de goede werking van de openbare dienst.

De voorgestelde hervorming voert inderdaad een escalatiemechanisme in wanneer er een impasse ontstaat op het niveau van de Nationale Paritaire Commissie, die de eerste bevoegde instantie blijft voor het onderhandelen over wijzigingen in het personeelsstatuut, het vakbondsstatuut, de regelgeving inzake "prestaties en rusttijden" of de overeenkomsten inzake de terbeschikkingstelling van personeel. De tweederdemeerderheid blijft de regel.

Wanneer echter na een maand onderhandelen deze tweederdemeerderheid niet kan worden bereikt, kan de tekst worden doorgestuurd naar een stuurgroep. Deze onderzoekt het voorstel opnieuw, kan het aanpassen en beslist eveneens bij gekwalificeerde meerderheid. Als er een akkoord wordt bereikt, is dit bindend voor de raad van bestuur van HR Rail.

Als de impasse in dit stadium nog steeds voortduurt, kan een beroep worden gedaan op een escalatiecomité. Dit comité, dat expliciet wordt vermeld in het voorontwerp van wet en gedetailleerd wordt beschreven in de memorie van toelichting, bestaat uit de leden van de raad van bestuur van HR Rail, de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS, de voorzitter van de raad van bestuur van Infrabel en de drie vakbondsvertegenwoordigers. Het gaat dus om een uitgebreide samenstelling, waarin alle institutionele actoren die verantwoordelijk zijn voor de werking van de spoorwegen vertegenwoordigd zijn.

Wanneer een tekst wordt aangenomen, is deze bindend voor de raad van bestuur van HR Rail, die vervolgens de regelgeving moet vaststellen overeenkomstig de wettelijke procedure.

Deze ontwikkeling beantwoordt aan een zeer duidelijk doel: voorkomen dat het ontbreken van een meerderheid binnen de Nationale Paritaire Commissie de aanpassingen die nodig zijn voor de werking van de spoorwegen lamlegt, de continuïteit van de openbare dienst garanderen en een aanpassingsvermogen behouden dat in overeenstemming is met de eisen van het publiekrecht.

Introduction d'un mécanisme d'escalade au sein de la commission nationale

Dans le cadre de la modernisation du cadre social du transport ferroviaire, un mécanisme d'escalade est prévu pour les cas où un texte soumis à la Commission paritaire nationale n'obtient pas la majorité des deux tiers requise. Actuellement, en cas d'impasse, aucune modification du statut ou des règles collectives ne peut être approuvée. L'objectif du nouveau mécanisme est précisément d'éviter ces situations, dans lesquelles tout s'arrête, alors que des changements sont nécessaires au bon fonctionnement du service public.

La réforme proposée introduit en effet un mécanisme d'escalade en cas d'impasse au niveau de la Commission paritaire nationale, qui reste la première instance compétente pour négocier les modifications du statut du personnel, du statut syndical, de la réglementation relative aux "prestations et temps de repos" ou des conventions relatives à la mise à disposition de personnel. La majorité des deux tiers reste la règle.

Si après un mois de négociations, cette majorité des deux tiers ne peut être atteinte, le texte pourra néanmoins être transmis à un comité de pilotage. Celui-ci réexaminera la proposition, pourra la modifier et statuera également à la majorité qualifiée. Si un accord est trouvé, il sera contraignant pour le conseil d'administration de HR Rail.

Si l'impasse persiste à ce stade, il sera possible de faire appel à un comité d'escalade. Ce comité, qui est explicitement mentionné dans l'avant-projet de loi et décrit en détail dans l'exposé des motifs, est composé des membres du conseil d'administration de HR Rail, du président du conseil d'administration de la SNCB, du président du conseil d'administration d'Infrabel et des trois représentants syndicaux. Il s'agit donc d'une composition élargie, dans laquelle tous les acteurs institutionnels responsables du fonctionnement des chemins de fer sont représentés.

Une fois que le texte est adopté, il devient contraignant pour le conseil d'administration de HR Rail, qui doit ensuite établir la réglementation conformément à la procédure légale.

Cette évolution répond à un objectif très clair, à savoir éviter que l'absence de majorité au sein de la Commission paritaire nationale paralyse les modifications qui doivent être apportées au fonctionnement des chemins de fer, garantir la continuité du service public et conserver un pouvoir de modification conforme aux exigences du droit public.

Vordering van het personeel in geval van staking

De gewaarborgde dienstverlening is gebaseerd op de wet van 29 november 2017 en op een zeer duidelijk principe: zorgen voor een aangepast vervoersaanbod in geval van staking, zonder een beroep te doen op de vordering van personeel. Het systeem werkt op basis van de intentieverklaring van de personeelsleden, die enkele dagen voor de staking wordt afgelegd, waardoor een realistisch vervoersplan kan worden opgesteld op basis van de werkelijk beschikbare middelen.

Het doel is om het recht op staking – dat voor de regering belangrijk is – te verzoenen met de continuïteit van de openbaarspoorwegdienst, zonder dwangmaatregelen te nemen. Dit standpunt wordt overigens in verschillende officiële documenten naar voren gebracht, waarin expliciet wordt vermeld dat de gewaarborgde dienstverlening moet worden georganiseerd “zonder gebruik te maken van maatregelen zoals het vorderen van personeel”.

De kwestie van het gebruik van vordering komt soms aan de orde in het publieke debat, maar het moet heel duidelijk zijn: vordering is niet geregeld in het huidige recht, dat gebaseerd is op een evenwicht tussen vakbondsrechten en de behoeften van reizigers. Alvorens na te denken over een mogelijke wijziging van het wettelijk kader, is het de bedoeling om een volledige evaluatie van de gewaarborgde dienstverlening uit te voeren, met name in het licht van de stakingen die men momenteel meemaakt.

Deze analyse zal het mogelijk maken om het werkelijk bereikte serviceniveau te objectiveren en, indien nodig, verbeterpunten te identificeren. In verschillende documenten wordt benadrukt dat elke wetswijziging voorbarig zou zijn zolang deze evaluatie niet is uitgevoerd.

Ten slotte moet worden opgemerkt dat de gewaarborgde dienstverlening geen “minimale dienstverlening” is: het aanbod hangt rechtstreeks af van het aantal beschikbare personeelsleden, waardoor elke onduidelijkheid over de operationele haalbaarheid wordt vermeden. Bij langdurige of massale stakingen levert de NMBS al aanzienlijke inspanningen om een alternatieve dienst te organiseren, maar deze blijft onderhevig aan de onzekerheden van het in realtime beschikbare personeel.

Samenvattend: het huidige kader voorziet niet in een vordering en het regeerakkoord evenmin, de gewaarborgde dienstverlening blijft overeenkomstig de wet van toepassing.

Réquisition du personnel en cas de grève

Le service garanti repose sur la loi du 29 novembre 2017 et sur un principe très clair: adapter l’offre de transport aux circonstances en cas de grève, sans recourir à la réquisition du personnel. Ce système fonctionne sur la base de la déclaration d’intention des membres du personnel, faite quelques jours avant la grève, et permet d’établir un plan de transport réaliste en fonction des moyens réellement disponibles.

L’objectif est de concilier le droit de grève – important pour le gouvernement – avec la continuité du service public ferroviaire, sans recourir à des mesures de contrainte. Cette position est d’ailleurs exposée dans divers documents officiels, qui indiquent explicitement que le service garanti doit être organisé “sans recourir à des mesures telles que la réquisition de personnel”.

La question du recours à la réquisition est parfois abordée dans le débat public, mais il faut être très clair à ce sujet: la réquisition n’est pas prévue par le droit actuel, qui s’appuie sur un équilibre entre les droits syndicaux et les besoins des voyageurs. Avant d’envisager une éventuelle modification du cadre légal, il s’agira de procéder à une évaluation complète du service garanti, notamment à la lumière des grèves actuelles.

Cette analyse permettra d’objectiver le niveau de service réellement atteint et, si nécessaire, d’identifier les points à améliorer. Plusieurs documents soulignent que toute modification législative sera prématurée tant que cette évaluation n’aura pas été réalisée.

Enfin, il convient d’observer que le service garanti n’est pas un “service minimum”: l’offre dépend directement du nombre de membres du personnel disponibles, ce qui évite toute ambiguïté quant à la faisabilité opérationnelle. En cas de grèves prolongées ou massives, la SNCB déploie déjà des efforts considérables pour organiser un service alternatif, mais celui-ci reste soumis aux incertitudes liées au personnel disponible en temps réel.

En résumé: le cadre actuel ne prévoit pas la réquisition et l’accord de gouvernement non plus. Le service garanti restera organisé conformément à la loi.

Evaluatie van de gewaarborgde dienstverlening

Vandaag kan men vaststellen dat de gewaarborgde dienstverlening overal functioneert en het mogelijk maakt om op stakingsdagen een minimaal aanbod te handhaven. Niettemin moet het grondig worden geëvalueerd, zoals bepaald in het regeerakkoord.

De minister wil verder gaan, en daarom zal na afloop van de huidige stakingen in 2026 een volledige en objectieve evaluatie worden uitgevoerd.

Aan de hand daarvan kan nauwkeurig worden gemeten welk niveau van dienstverlening daadwerkelijk wordt geboden, kan de doeltreffendheid van de regeling in concrete situaties worden beoordeeld – met inbegrip van de huidige situatie die men betreurt – en kunnen, indien nodig, evenredige verbeteringen worden vastgesteld.

Het is van essentieel belang om de conclusies van dit evaluatierapport af te wachten, die ook een aanvulling zullen vormen op de analyses die de NMBS en Infrabel al na elke activering van de gewaarborgde dienstverlening hebben uitgevoerd.

Het doel blijft ongewijzigd: het recht op staking en de bescherming van reizigers volledig met elkaar verzoenen, binnen een juridisch veilig, evenwichtig en maatschappelijk verantwoord kader.

Welzijn van het spoorwegpersoneel

Het welzijn van het spoorwegpersoneel is een prioriteit van deze zittingsperiode en er lopen verschillende projecten, waarvan sommige de komende weken worden afgerond.

Ten eerste wordt er structureel gewerkt aan het psychosociaal welzijn, met name in operationele beroepen en beroepen die blootstaan aan een hoge emotionele belasting. Een globaal welzijnsonderzoek, uitgevoerd door de externe dienst IDEWE, wordt momenteel afgerond en intern geanalyseerd. Het onderzoek heeft betrekking op het volledige personeel van de Spoorwegen en zal voor het eerst een volledige en objectieve diagnose opleveren van de psychosociale risico's, de arbeidsomstandigheden en de begeleidingsbehoeften per beroep. De officiële voorstelling van dit onderzoek vindt plaats op 25 maart aanstaande, tijdens een gezamenlijke vergadering van het kabinet van de minister, de NMBS, Infrabel en HR Rail.

Op basis van de presentatie van deze studie zal worden nagaan welke aanvullende maatregelen eventueel moeten worden genomen.

Évaluation du service garanti

Aujourd'hui, on peut constater que le service garanti fonctionne partout et qu'il permet de conserver une offre minimale durant les jours de grève. Il devra néanmoins être évalué de manière approfondie, comme le prévoit l'accord de gouvernement.

Le ministre souhaite aller plus loin. C'est pourquoi une évaluation complète et objective aura lieu à l'issue des grèves en cours, en 2026.

Cette évaluation permettra de mesurer avec précision le niveau de service réellement offert, d'évaluer l'efficacité du système sur le terrain – y compris la situation actuelle, que l'intervenant déplore – et, si nécessaire, d'élaborer des améliorations proportionnées.

Il est essentiel d'attendre les conclusions de ce rapport d'évaluation, qui compléteront également les analyses déjà réalisées par la SNCB et par Infrabel après chaque activation du service garanti.

L'objectif reste inchangé: concilier pleinement le droit de grève et la protection des voyageurs, dans un cadre juridiquement sûr, équilibré et socialement responsable.

Bien-être des cheminots

Le bien-être des cheminots est une priorité de cette législature, et plusieurs projets sont en cours d'élaboration, dont certains seront finalisés dans les semaines à venir.

Tout d'abord, un travail structurel est mené à propos du bien-être psychosocial, en particulier dans les professions opérationnelles et les professions exposées à une forte charge émotionnelle. Une enquête globale sur le bien-être, réalisée par le service externe IDEWE, est en cours de finalisation et d'analyse interne. Cette enquête porte sur l'ensemble du personnel des chemins de fer et fournira pour la première fois un diagnostic complet et objectif des risques psychosociaux, des conditions de travail et des besoins d'accompagnement par profession. La présentation officielle de cette enquête aura lieu le 25 mars prochain, lors d'une réunion conjointe du cabinet du ministre, de la SNCB, d'Infrabel et de HR Rail.

Après la présentation de cette étude, les mesures complémentaires éventuellement nécessaires seront examinées.

Tot slot wordt eraan herinnerd dat overheidsbedrijven in het kader van hun contract met de Staat verplicht zijn om veilige en aangepaste arbeidsomstandigheden te garanderen die de fysieke en mentale gezondheid van de werknemers respecteren. Het monitoren van het welzijn maakt dan ook deel uit van de prestatiedialoog die de minister regelmatig met de bedrijven voert in het kader van het prestatiecontract en het openbardienstcontract.

Verantwoordelijkheid van de raden van bestuur

Tijdens deze zittingsperiode zullen de leden van de raden van bestuur van beide overheidsbedrijven worden vernieuwd, aangezien hun mandaten in de loop van 2027 aflopen. De minister is uiteraard van plan om de nieuwe raad van bestuur te ontmoeten om hen op de hoogte te brengen van de ambities voor het spoor. Hij hoopt dat bij de benoeming van de nieuwe bestuurders de verschillende politieke partijen die hun vertegenwoordigers aanwijzen, ook hun verantwoordelijkheid zullen nemen om een duidelijke boodschap over te brengen over de uitdagingen en ambities voor de komende jaren.

Wat de rol van de regeringscommissaris betreft, hun rol en hun opdracht zijn beschreven in de wet. Zij zijn aanwezig in deze raden van bestuur om ervoor te zorgen dat de beslissingen in overeenstemming zijn met de geldende wetgeving, de prestatiecontracten en de statuten van de onderneming. De commissarissen bezorgen mij hun verslag na elke vergadering van de raad van bestuur, zodat ik op de hoogte kan blijven van wat er in de overheidsbedrijven gebeurt. De minister ontmoet ook regelmatig de CEO's om de belangrijke punten die in de raad van bestuur zijn besproken, op te volgen.

Mid-term review

De principes van de mid-term review van contracten zijn vastgelegd in de contracten (zie artikel 98 van het openbardienstcontract van de NMBS en artikel 13 van het performantiecontract van Infrabel).

De onderhandelingsruimte en het tijdstip van de onderhandelingen zijn rechtstreeks in de contracten vastgelegd.

Er is sprake van april 2028 omdat de contracten voorzien in de start van de herzieningswerkzaamheden vanaf maart 2027 voor een periode van 12 maanden.

Uiteraard zal in de loop van 2026 worden nagegaan welke elementen moeten worden herzien. Zoals eerder vermeld, zal de kwestie van het schrappen van treinen een van de aandachtspunten zijn, naast andere zaken.

Enfin, il convient de rappeler que les entreprises publiques sont tenues, dans le cadre de leur contrat avec l'État, de garantir des conditions de travail sûres, adaptées, et respectueuses de la santé physique et du bien-être mental des travailleurs. Le suivi du bien-être fait donc partie du dialogue sur les performances que le ministre mène régulièrement avec les entreprises dans le cadre du contrat de performance et du contrat de service public.

Responsabilité des conseils d'administration

Au cours de cette législature, les membres des conseils d'administration des deux entreprises publiques seront renouvelés, leurs mandats arrivant à échéance dans le courant de l'année 2027. Le ministre a bien sûr l'intention de rencontrer le nouveau conseil d'administration afin de l'informer des ambitions pour le rail. Il espère que lors de la nomination des nouveaux administrateurs, les différents partis politiques qui désignent leurs représentants assumeront également la responsabilité qu'ils ont de transmettre un message clair sur les défis et les ambitions pour les années à venir.

En ce qui concerne le rôle des commissaires du gouvernement, l'intervenant indique que leur rôle et leur mission sont décrits dans la loi. Ils siègent dans ces conseils d'administration afin de veiller à ce que les décisions soient conformes à la législation en vigueur, aux contrats de performance et aux statuts de l'entreprise. Les commissaires font rapport après chaque réunion du conseil d'administration, afin que le ministre puisse rester informé des activités des entreprises publiques. Le ministre rencontre aussi régulièrement les CEO afin de suivre les points importants discutés au sein du conseil d'administration.

Révision à mi-parcours

Les principes de la révision à mi-parcours sont inscrits dans les contrats (à l'article 98 du contrat de service public de la SNCB et à l'article 13 du contrat de performance d'Infrabel).

La marge de négociation et le moment des négociations ont été directement fixés dans les contrats.

La date d'avril 2028 est mentionnée car les contrats prévoient que les travaux de révision débuteront en mars 2027 et dureront 12 mois.

Bien entendu, les éléments à réviser seront examinés au cours de l'année 2026. Comme indiqué précédemment, la question de la suppression de trains sera l'un des points à l'ordre du jour, comme d'autres.

Dit jaar zal de minister dus de road map voor onderhandelingen opstellen die hij aan de regering zal voorleggen, en er zal zeker gelegenheid zijn om deze onderwerpen in deze commissie te bespreken.

De aanwerving voor de mid-term review is geen klein project. De minister zal deze kwestie eerst nog grondig bestuderen.

Stiptheid versus afschaffing van treinen

De stiptheid van de treinen en de betrouwbaarheid van de dienstverlening zijn essentieel, zowel voor de tevredenheid van de 350.000 dagelijkse treinreizigers als om nieuwe gebruikers te overtuigen om de trein te nemen voor hun verplaatsingen.

Hoewel de stiptheid van het spoorvervoer in 2025 aanzienlijk is verbeterd, blijft dit een voortdurende uitdaging die een vlekkeloze planning en een nauwe samenwerking tussen NMBS en Infrabel vereist en waarbij tal van potentiële versturende factoren onder controle moeten worden gehouden.

Het geheel of gedeeltelijk afschaffen van treinen is inderdaad een aandachtspunt, omdat er de laatste jaren zowel in België als in veel andere Europese landen een stijgende trend wordt vastgesteld.

Het afschaffen van treinen verdient specifieke aandacht en er dient een gezamenlijke aanpak te komen in de vervoersovereenkomst die de operationele samenwerking tussen Infrabel en NMBS regelt voor de uitvoering van de openbaredienststopdrachten.

De kwestie van de evolutie van de meting van de stiptheid en de betrouwbaarheid van de dienstverlening zal bovendien een aandachtspunt zijn bij de tussentijdse evaluatie van de performantie- en openbaredienstcontracten, om beter aan te sluiten bij de perceptie van de reizigers.

Stiptheidsindicatoren

De stiptheidsindicatoren zijn vastgesteld in de twee contracten die tijdens de vorige zittingsperiode werden goedgekeurd. Ze omvatten verschillende stiptheidsindicatoren, waaronder de historische indicator op basis van de aankomst van treinen op hun bestemming met minder dan 6 minuten vertraging, met de ambitie om deze in de loop van de tijd te zien evolueren, maar ook het totale aantal minuten vertraging, het halen van de geplande aansluitingen, enz.

Als de minister het heeft over de huidige realiteit van de reizigers, verwijst hij met name naar een betere

Cette année, le ministre établira donc la feuille de route des négociations qu'il soumettra au gouvernement, et il aura certainement l'occasion de discuter de ces sujets au sein de cette commission.

Le recrutement pour l'examen à mi-parcours n'est pas un projet mineur. Le ministre va d'abord étudier cette question de manière approfondie.

La ponctualité par rapport à la suppression de trains

La ponctualité des trains et la fiabilité du service sont essentielles, tant pour satisfaire les 350.000 voyageurs quotidiens, que pour convaincre de nouveaux utilisateurs de se déplacer en train.

Bien qu'elle se soit considérablement améliorée en 2025, la ponctualité du transport ferroviaire reste un défi permanent, qui nécessite une planification sans faille et une étroite collaboration entre la SNCB et Infrabel et qui implique de maîtriser de nombreux facteurs susceptibles d'entraîner des perturbations.

La suppression totale ou partielle des trains est effectivement un point d'attention, car on observe, ces dernières années, une tendance à la hausse, tant en Belgique que dans de nombreux autres pays européens.

La suppression de trains mérite une attention particulière, et une approche commune doit être adoptée dans la convention de transport qui vise à régler les modalités de collaboration entre Infrabel et SNCB dans le cadre de la mission de service public.

La question de l'évolution de la mesure de la ponctualité et de la fiabilité du service sera également un point d'attention lors de l'évaluation intermédiaire des contrats de performance et de service public, afin que ceux-ci correspondent davantage à la perception des voyageurs.

Indicateurs de ponctualité

Les indicateurs de ponctualité ont été fixés dans les deux contrats approuvés sous la précédente législature. Ils comprennent différents indicateurs de ponctualité, dont l'indicateur historique basé sur l'arrivée des trains à leur destination avec moins de 6 minutes de retard, avec l'ambition de le voir évoluer au fil du temps, mais aussi d'autres indicateurs comme le nombre total de minutes de retard, le respect des correspondances prévues, etc.

Lorsque le ministre évoque la réalité actuelle des voyageurs, il songe notamment à un meilleur enregistrement

registratie van het schrappen van treinen, een onderwerp dat al meermaals in deze commissie aan bod is gekomen. De contracten voorzien trouwens in een evolutie van het aantal meetpunten op het netwerk, waardoor beter rekening kan worden gehouden met de realiteit van de reizigers.

Het systeem voor het registreren van de stiptheid van treinen moet niet worden herzien. Wie de open data van Infrabel raadpleegt, ziet dat er al veel informatie beschikbaar is. De berekeningsmethode zou wel de iets meer rekening kunnen houden met de ervaringen van de reizigers.

Bonus-malussysteem

Er zijn indicatoren in het bonus-malussysteem, waarvan er één rechtstreeks betrekking heeft op de stiptheid en de andere op het aantal minuten vertraging dat door het bedrijf wordt veroorzaakt. Deze laatste berekent een impact van 60 minuten wanneer een trein wordt geschrapt.

Cartografie van de afschafte treinen en coherentie tussen nationale en internationale treinen

De cartografie van afgeschafte treinen en hun oorzaken bestaat al. Een belangrijke oorzaak blijft hoe dan ook het rollend materieel. De NMBS heeft intussen een werkgroep ad hoc gecreëerd voor deze problematiek.

Meer concreet in verband met de samenhang tussen nationale en internationale treinen concentreren de problemen zich voornamelijk op de trajecten S42 Luik – Aken en op de Euro City en de Eurocity direct. De problemen hebben te maken met het rollend materieel (dit is uiteraard een zaak tussen NMBS en de fabrikanten), maar er is ook een probleem met een te “krappe” dienstregeling.

In het vervoersplan dat in december 2026 van kracht wordt, schrapt NMBS twee haltes (Dolhain Gileppe en Verviers Palais) om een kleine buffer van 5 minuten te creëren. Deze twee haltes zullen voortaan worden bediend door de omnibus Spa-Verviers Central, die dus wordt verlengd.

Naast de klassieke problemen (signalisatie, personen op het spoor...) zijn twee derde van de problemen op de verbinding met Breda, Rotterdam en Amsterdam te wijten aan het rollend materieel, met name ETCS dat defect raakt. Het probleem is dat dit rollend materieel ook door de NMBS wordt gebruikt voor haar binnenlandse dienstverlening via de Noorderkempen.

des suppressions de trains, un sujet qui a déjà été abordé à plusieurs reprises au sein de cette commission. Les contrats prévoient d'ailleurs une évolution du nombre de points de mesure sur le réseau, ce qui permettra de mieux tenir compte de la réalité des voyageurs.

Le système d'enregistrement de la ponctualité des trains ne doit pas être revu. Il suffit d'aller sur le portail Open Data d'Infrabel pour constater que de nombreuses informations sont déjà disponibles. La méthode de calcul pourrait toutefois davantage tenir compte de l'expérience des voyageurs.

Système de bonus/malus

Le système de bonus/malus comporte différents indicateurs, dont l'un concerne directement la ponctualité, tandis que l'autre indique le nombre de minutes de retard causées par l'entreprise. Cet indicateur attribue un impact de 60 minutes par train supprimé.

Cartographie des trains supprimés et cohérence entre les trains nationaux et internationaux

La cartographie des trains supprimés et de leurs causes existe déjà. Une cause importante demeure en tout état de cause le matériel roulant. La SNCB a entre-temps créé un groupe de travail *ad hoc* pour gérer cette problématique.

Plus concrètement, en ce qui concerne la cohérence entre les trains nationaux et internationaux, les problèmes se concentrent principalement sur les trajets S42 Liège – Aix-la-Chapelle et sur l'Euro City et l'Eurocity direct. Les problèmes sont liés au matériel roulant (et relèvent donc des relations entre la SNCB et les fabricants), mais il y a aussi un problème d'horaires trop “serrés”.

Dans le plan de transport, qui entrera en vigueur en décembre 2026, la SNCB supprimera deux arrêts (Dolhain-Gileppe et Verviers-Palais) afin de créer une petite marge de 5 minutes. Ces deux arrêts seront désormais desservis par l'omnibus Spa-Verviers Central, qui sera donc allongé.

Outre les problèmes classiques (signalisation, personnes circulant sur les voies, etc.), les deux tiers des problèmes sur la liaison avec Breda, Rotterdam et Amsterdam sont dus au matériel roulant, notamment à des défaillances du dispositif ETCS. Le problème est que ce matériel est également utilisé par la SNCB pour son service intérieur transitant par Noorderkempen.

De minister zal begin maart persoonlijk een bezoek brengen aan de Noorderkempfen, waar hij onder meer de directeurs-generaal van beide bedrijven zal ontmoeten. Zowel Infrabel als NMBS opgedragen om tegen die tijd een plan met concrete maatregelen voor te leggen. Maar zoals gezegd, het belangrijkste werk moet worden verricht op het vlak van het rollend materieel en met name de update van het ETCS aan boord.

Het actieplan “rollend materieel” van de NMBS omvat voorts ook de progressieve buitendienststelling van de oude locomotieven T21 en T27 en van de rijkstugten M4 en I10.

Analyse van de afgeschaftte treinen

Het geheel of gedeeltelijk afschaffen van treinen is inderdaad een aandachtspunt, omdat er de laatste jaren zowel in België als in veel andere Europese landen een stijgende trend wordt vastgesteld.

Het afschaffen van treinen verdient specifieke aandacht. Er dient een gezamenlijke totaalaanpak te komen in de vervoersovereenkomst die de operationele samenwerking tussen Infrabel en NMBS regelt voor de uitvoering van de openbaredienststopdrachten.

De kwestie van de evolutie van de meting van de stiptheid en de betrouwbaarheid van de dienstverlening zal bovendien een aandachtspunt zijn bij de tussentijdse evaluatie van de performantie- en openbaredienstcontracten, om zo ver mogelijk beter aan te sluiten bij de perceptie van de reizigers.

Deze cijfers, en hun verdeling per station of per verbinding, zijn ook openbaar en terug te vinden op de “open data” module op de website van Infrabel.

Rechtstreekse treinverbindingen naar de buurlanden

België beschikt momenteel over dertien grensoverschrijdende verbindingen: vijf verbindingen naar Frankrijk, drie verbindingen naar het Groothertogdom Luxemburg, drie verbindingen naar Nederland en twee verbindingen naar Duitsland. Er bestaan al rechtstreekse treinen naar deze buurlanden. Onder deze verbindingen bevinden zich ook verschillende hogesnelheidslijnen.

Vanuit Vlaanderen kun je gemakkelijk zonder overstap naar Frankrijk en Nederland reizen. Om vanuit Vlaanderen naar Duitsland of het Groothertogdom Luxemburg te reizen, moet je overstappen. Dat kan in Brussel of Luik. Er wordt nauw samengewerkt met de Luxemburgse en Duitse collega's om de grensoverschrijdende connectiviteit

Début mars, le ministre se rendra personnellement à Noorderkempfen, où il rencontrera notamment les directions générales des deux entreprises. Infrabel et la SNCB ont été chargées de présenter à ce moment-là un plan assortis de mesures concrètes. Mais comme il a déjà été indiqué, l'essentiel des efforts doit porter sur le matériel roulant, et notamment sur la mise à jour de l'ETCS à bord.

Le plan d'action “matériel roulant” de la SNCB comprend également la mise hors service progressive des anciennes locomotives T21 et T27 et des voitures M4 et I10.

Analyse des trains supprimés

La suppression totale ou partielle de trains est effectivement préoccupante, dans la mesure où une tendance à la hausse a été observée tant en Belgique que dans de nombreux autres pays européens au cours de ces dernières années.

La suppression de trains mérite une attention particulière. Une approche globale commune doit être mise en place dans la convention de transport qui régit la coopération opérationnelle entre Infrabel et la SNCB pour l'exécution des missions de service public.

La question de l'évolution de la mesure de la ponctualité et de la fiabilité du service fera également l'objet d'une attention particulière lors de l'évaluation intermédiaire des contrats de performance et de service public, afin qu'ils correspondent le mieux possible à la perception des voyageurs.

Ces chiffres, ainsi que leur répartition par gare ou par ligne, sont également publics et peuvent être consultés sur le portail Open Data d'Infrabel.

Liaisons ferroviaires directes vers les pays voisins

La Belgique dispose actuellement de treize liaisons transfrontalières: cinq liaisons vers la France, trois vers le Grand-Duché de Luxembourg, trois vers les Pays-Bas et deux vers l'Allemagne. Des trains directs circulent déjà vers ces pays voisins. Parmi ces liaisons, on trouve également plusieurs lignes à grande vitesse.

Depuis la Flandre, il est possible de voyager facilement vers la France et les Pays-Bas sans changer de train. Pour rallier l'Allemagne ou le Grand-Duché de Luxembourg depuis la Flandre, en revanche, il est nécessaire de changer de train, à Bruxelles ou à Liège. Une étroite collaboration s'est engagée avec les collègues

en jet treinaanbod te verbeteren, zodat Belgen vlot naar de buurlanden kunnen reizen.

Contacten met Nederland over internationale dossiers (Hasselt-Maastricht en 3 RX)

Het dossier van de IJzeren Rijn wordt actief opgevolgd op federaal niveau, in nauwe afstemming met het kabinet van de premier en met de betrokken administraties. De voorbije weken werd vooruitgang geboekt met betrekking tot het zogeheten 3RX-scenario, dat in eerdere contacten reeds als mogelijke toekomstgerichte piste werd geïdentificeerd.

Het kabinet van de premier heeft recentelijk een herwerkte versie van de non-paper – t.o.v. de versie die in april 2025 aan kabinet Premier werd verstuurd – net als een ontwerp van gezamenlijke intentieverklaring (Joint Declaration of Intention) eind januari bezorgd aan de strategische cel van de minister. Het is de eerste keer dat die dossier in een intentieverklaring met Nederland komt. Deze documenten zullen de inhoudelijke basis vormen om het overleg tussen de betrokken Belgische entiteiten verder te structureren en om, in een volgende fase, het overleg met Nederland en Duitsland opnieuw formeel aan te vatten. De federale overheid is momenteel bezig met de verificatie en inhoudelijke analyse van deze documenten. Het dossier bevindt zich dus opnieuw in een operationele fase, waarbij eerst intra-Belgische afstemming noodzakelijk is alvorens verdere stappen te zetten. De minister is van plan om dit ook bilateraal met de premier te bespreken. Tegelijkertijd blijft hij nauwe contacten onderhouden met zijn Nederlandse en Duitse collega's. Nederland en België zijn van plan om de intentieverklaring te ondertekenen, waarin expliciet melding wordt gemaakt van de 3RX vóór de zomer.

Combinatie tussen nationale en internationale treinen

De sleutel tot dit probleem ligt in een volledige planning vooraf van de jaarlijkse dienstregeling voor alle diensten. Deze omgekeerde aanpak werd voor het eerst toegepast in de studie naar de haalbaarheid van een geïntegreerde dienstregeling, die ook de nodige spoorwegcapaciteit voor vrachtvervoer en internationale treinen omvat. Dit werk moet worden voortgezet en op het juiste moment worden voorzien van de nodige juridische instrumenten, zodat deze aanpak concreet kan worden toegepast bij de opstelling van de jaarlijkse dienstregeling.

luxembourgeois et allemands afin d'améliorer la connexion transfrontalière et l'offre de trains à grande vitesse, afin que les Belges puissent se rendre facilement dans les pays voisins.

Contacts avec les Pays-Bas concernant des dossiers internationaux (Hasselt-Maastricht et 3 RX)

Le dossier du Rhin de fer fait l'objet d'un suivi actif au niveau fédéral, en étroite concertation avec le cabinet du premier ministre et les administrations concernées. Au cours des dernières semaines, des progrès ont été réalisés à l'égard du scénario dit 3RX, qui avait déjà été identifié comme une piste d'avenir possible lors de contacts antérieurs.

Le cabinet du premier ministre a récemment transmis à la cellule stratégique du ministre une version remaniée du document informel (par rapport à la version envoyée au cabinet du premier ministre en avril 2025), ainsi qu'un projet de déclaration commune d'intention (*Joint Declaration of Intention*) à la fin du mois de janvier. C'est la première fois que ce dossier fait l'objet d'une déclaration d'intention avec les Pays-Bas. Ces documents constitueront la base de fond pour structurer la concertation entre les entités belges concernées et, dans une phase ultérieure, pour reprendre formellement la concertation avec les Pays-Bas et l'Allemagne. L'autorité fédérale procède actuellement à la vérification et à l'analyse du contenu de ces documents. Le dossier se trouve donc à nouveau dans une phase opérationnelle. Une coordination intra-belge est nécessaire avant de passer à l'étape suivante. Le ministre a l'intention d'en discuter également de manière bilatérale avec le premier ministre. Parallèlement, il reste en contact étroit avec ses homologues néerlandais et allemand. Les Pays-Bas et la Belgique ont l'intention de signer avant l'été la déclaration d'intention, qui fait explicitement mention du scénario 3RX.

Combinaison entre trains nationaux et internationaux

La clé de ce problème réside dans une planification complète et préalable de l'horaire de service annuel pour l'ensemble des services. Cette approche inversée a été appliquée pour la première fois dans l'étude de faisabilité d'un horaire de service intégré, qui inclut également la capacité ferroviaire nécessaire pour le transport de marchandises et les trains internationaux. Ce travail doit être poursuivi et les instruments juridiques nécessaires doivent être prévus en temps utile afin que cette approche puisse être appliquée de manière concrète lors de l'élaboration de l'horaire de service annuel.

Eén van de elementen die hiervoor nodig zijn, is de opstelling van een catalogus met vooraf geplande rijpaden, zodat spoorwegondernemingen kunnen beschikken over rijpaden die compatibel zijn met andere treinen. Dit is de richting die wordt ingeslagen met de hervorming van het proces voor de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit, die op Europees niveau wordt gestimuleerd en die overigens ook is vastgelegd in het prestatiecontract van Infrabel.

Wachttijd van Infrabel

Wat betreft de wachttijd van Infrabel, die tussen twee treinen 4 minuten bedraagt en in andere landen anders is, en de impact op het aanbod, is er uiteraard geen reden om deze te verlengen wanneer dit niet nodig is vanwege specifieke beperkingen, bijvoorbeeld in verband met de configuratie van de seininstallatie.

Over het algemeen heeft de minister uit zijn bezoeken aan andere landen geleerd dat het met de huidige technologieën duidelijk mogelijk is om kortere rijtijden en kortere stilstandtijden in stations te realiseren dan momenteel in België het geval is, en dit met behoud van een hoge mate van controle over de operaties en een goede stiptheid. In combinatie met andere maatregelen vormen dergelijke verbeteringen van de operationele procedures een belangrijke hefboom om de capaciteit van het netwerk en de commerciële snelheid van de treinen te verhogen, twee centrale thema's om het spoor concurrerender te maken ten opzichte van andere vervoerswijzen.

Het gaat hier om onderwerpen met meerdere dimensies die een hoge kwaliteit van planning en een nauwe samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder en de betrokken exploitant(en) vereisen.

Steun voor nachttreinen

Dit onderwerp werd met de Europese Commissie besproken. De sector van de nachttreinen wordt vooral bevolkt door kleine beginnende spelers die nog geen solide financiële basis hebben. Dit maakt de aanschaf van modern rollend materieel bijzonder moeilijk. De historische exploitanten, zoals de NMBS, hebben echter altijd kunnen beschikken over een instrument waarmee ze, met de garantie van hun staat, voordelige financiering kunnen krijgen voor de aanschaf van hun rollend materieel: Eurofima. Nieuwe spelers hebben daar over het algemeen geen toegang toe, omdat de staat geen aandeelhouder is en geen garantie verstrekt. Het zou een grote stap voorwaarts zijn als er op Europees niveau een specifiek garantiemechanisme zou kunnen worden ingesteld. De overheid heeft ook rechtstreeks aan Eurofima geschreven met het verzoek om de toegangsvoorwaarden

L'un des éléments nécessaires à cette fin est l'établissement d'un catalogue de sillons préplanifiés, afin que les entreprises ferroviaires puissent disposer de sillons compatibles avec d'autres trains. C'est la direction prise par la réforme du processus de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, encouragée au niveau européen et inscrite par ailleurs dans le contrat de performance d'Infrabel.

Intervalle d'Infrabel

En ce qui concerne l'intervalle d'Infrabel, qui est de 4 minutes entre deux trains et qui diffère dans d'autres pays, ainsi que son impact sur l'offre, il n'y a bien sûr aucune raison de l'allonger lorsque ce n'est pas nécessaire en raison de contraintes spécifiques, par exemple liées à la configuration des installations de signalisation.

De manière générale, le ministre a retenu de ses visites à l'étranger qu'il est clairement possible, avec les technologies actuelles, de réaliser des temps de parcours et des temps d'arrêt en gare plus courts que ce n'est le cas actuellement en Belgique, tout en maintenant un haut niveau de contrôle des opérations et une bonne ponctualité. Combinées à d'autres mesures, de telles améliorations des procédures opérationnelles constituent un levier important pour augmenter la capacité du réseau et la vitesse commerciale des trains, deux thèmes centraux pour rendre le rail plus compétitif par rapport aux autres modes de transport.

Il s'agit en l'occurrence de questions multidimensionnelles qui exigent une planification de grande qualité et une coopération étroite entre le gestionnaire de l'infrastructure et le ou les opérateurs concernés.

Soutien aux trains de nuit

Ce sujet a fait l'objet de discussions avec la Commission européenne. Le secteur des trains de nuit est principalement composé de petits acteurs émergents qui ne disposent pas encore d'une base financière solide. Cela rend l'acquisition de matériel roulant moderne particulièrement difficile. Or, les opérateurs historiques, tels que la SNCB, ont toujours pu bénéficier d'un instrument leur permettant d'obtenir, avec la garantie de leur État, un financement avantageux pour l'acquisition de leur matériel roulant: Eurofima. Les nouveaux acteurs n'y ont généralement pas accès, car l'État n'est pas actionnaire et ne fournit pas de garantie. La mise en place d'un mécanisme de garantie spécifique au niveau européen constituerait une avancée majeure. Les pouvoirs publics ont également écrit directement à Eurofima pour lui demander d'élargir les conditions

te verruimen, of in ieder geval de toegangsdrempels voor nieuwe spelers in deze sector weg te nemen.

Lokale overheden

De NMBS is uitgenodigd en aanwezig in de organen van de vervoersregio in Vlaanderen en de “bassins de mobilité” in Wallonië.

De NMBS staat bovendien in nauw contact met talrijke lokale overheden wat betreft de inrichting van stations en hun omgeving.

Er is op vele niveaus sprake van operationele samenwerking tussen de exploitanten (coördinatie van dienstregelingen, beheer van stations, reizigersinformatie en ticketing). Deze samenwerking wordt in de loop van de tijd steeds intensiever.

Naar aanleiding van de uitwerking van het nieuwe vervoersplan en op uitdrukkelijk verzoek van de vier ministers van Mobiliteit heeft NMBS een overleg georganiseerd om zoveel mogelijk rekening te houden met de regionale prioriteiten. Er zullen ook regelmatig follow-upvergaderingen plaatsvinden.

Naast de noodzakelijke coördinatie op operationeel vlak en de aandacht voor de verschillende stakeholders, is het de ambitie van de voor Mobiliteit bevoegde ministers om de voorwaarden te creëren voor de gezamenlijke uitwerking van een aantrekkelijk multimodaal vervoersaanbod, zowel wat het vervoersplan betreft als wat de terbeschikkingstelling van gebruiksvriendelijke en voordelige multimodale producten voor reizigers betreft. 1 reis = 1 ticket. De ontwikkeling van een multimodale “pay as you go”-oplossing zal een belangrijke mijlpaal zijn.

Vastgoed van de NMBS

Op het vlak van vastgoed beschikt NMBS inderdaad over een zeer uitgebreid patrimonium, bestaande uit gebouwen en terreinen verspreid over het hele land. In tegenstelling tot wat soms wordt beweerd, is dit patrimonium niet ondoorzichtig of ontoegankelijk: de NMBS heeft al een gedetailleerde inventaris opgemaakt van haar gebouwen die niet langer nodig zijn voor haar spoorwegactiviteiten, en de actualisering van de inventaris van de terreinen is aan de gang.

Deze inventaris dient als basis voor een transparante valorisatiestrategie, die in overleg met de steden en gemeenten wordt uitgevoerd om vast te stellen welke goederen kunnen worden herbestemd, verhuurd of verkocht in het belang van de lokale ontwikkeling en met inachtneming van de regels van goed bestuur. Alle vastgoedtransacties van de NMBS gebeuren via open

d'accès, ou du moins de lever les barrières à l'entrée pour les nouveaux acteurs de ce secteur.

Autorités locales

La SNCB est invitée et présente au sein des organes de la région de transport en Flandre et des bassins de mobilité en Wallonie.

La SNCB est également en contact étroit avec de nombreuses autorités locales en ce qui concerne l'aménagement des gares et de leurs environs.

Il existe une coopération opérationnelle entre les opérateurs à plusieurs niveaux (coordination des horaires, gestion des gares, information des voyageurs et billetterie). Cette coopération s'intensifie au fil du temps.

À la suite de l'élaboration du nouveau plan de transport et à la demande expresse des quatre ministres de la Mobilité, la SNCB a organisé une concertation afin de tenir compte autant que possible des priorités régionales. Des réunions de suivi auront aussi lieu régulièrement.

Outre la coordination nécessaire au niveau opérationnel et l'attention portée aux différentes parties prenantes, les ministres compétents en matière de mobilité ont pour ambition de créer les conditions propices à l'élaboration conjointe d'une offre multimodale de transport attrayante, tant en ce qui concerne le plan de transport que la mise à disposition de produits multimodaux conviviaux et avantageux pour les voyageurs: 1 voyage = 1 billet. Le développement d'une solution multimodale *pay as you go* constituera une étape importante.

Patrimoine immobilier de la SNCB

En matière immobilière, la SNCB dispose effectivement d'un patrimoine très étendu, composé de bâtiments et de terrains répartis dans tout le pays. Contrairement à ce que l'on prétend parfois, ce patrimoine n'est ni opaque ni inaccessible: la SNCB a déjà dressé un inventaire détaillé de ses bâtiments qui ne sont plus nécessaires à ses activités ferroviaires, et l'actualisation de l'inventaire des terrains est en cours.

Cet inventaire sert de base à une stratégie de valorisation transparente, mise en œuvre en concertation avec les villes et les communes afin de déterminer quels biens peuvent être réaffectés, loués ou vendus dans l'intérêt du développement local et dans le respect des règles de bonne gouvernance. Toutes les transactions immobilières de la SNCB sont effectuées selon des

en eerlijke procedures, in overeenstemming met de beginselen van gelijkheid, non-discriminatie en transparantie die van toepassing zijn op overheidsbedrijven.

Bovendien heeft de NMBS zich in het kader van haar openbaardienstcontract ertoe verbonden een deel van haar patrimonium te valoriseren om haar investeringen te ondersteunen. Voor de periode 2023-2032 gaat het om 372 miljoen euro aan activa die voor verkoop in aanmerking komen, met een verwachte meerwaarde van 246 miljoen euro. 2032, dit vertegenwoordigt een verwachte meerwaarde van 246 miljoen euro 2032, dit vertegenwoordigt een verwachte meerwaarde van 246 miljoen euro.

Integratie van publieke transporten en verbetering van coördinatie tussen de verschillende transportmodi

De integratie van het ticketing- en tariefsysteem voor het openbaar vervoer, waar al jaren naar werd uitgekeken, heeft sinds het begin van de zittingsperiode enorme vooruitgang geboekt. In samenwerking met de regionale ministers van Mobiliteit tijdens de vergaderingen van de IMC werd op 30 september 2025 een duidelijk mandaat gegeven aan de vervoersmaatschappijen. Op 9 maart aanstaande moeten tijdens de volgende IMC Mobiliteit een retroplanning, een begrotingstraject en een technisch systeem worden voorgesteld. De exploitanten werken momenteel aan de operationalisering van dit Pay-As-You-Go-systeem. Dit moet zo eenvoudig mogelijk zijn voor reizigers, die met één enkel ticket van Bastenaken naar Oostende moeten kunnen reizen. Ook de architectuur en het beheer van het systeem zijn essentieel voor het welslagen ervan.

De voorbereiding van de openstelling van de spoorwegmarkt moet een kans zijn om de integratie van het openbaar vervoer nog verder te bevorderen, zowel op het vlak van het vervoersaanbod, de oplossingen rond ticketing- en kaartverkoop, als de informatievoorziening aan reizigers, met het oog op meer comfort en een betere kwaliteit van de mobiliteit op het grondgebied.

Het is de bedoeling de middelen die in het kader van het ETS-mechanisme vrijkomen, te gebruiken om het bestuur te financieren dat nodig is om deze integratie te ondersteunen.

Goederenvervoer per spoor

De volumes nemen jammer genoeg niet toe. De minister is zich bewust van de huidige geopolitieke context en de negatieve gevolgen die dit kan hebben voor de vraag naar transport. Als de industrie haar productie vertraagt of verplaatst, daalt de vraag naar vervoer *de facto*, terwijl de vaste kosten van de vervoerders helaas niet dalen.

procédures ouvertes et équitables, conformément aux principes d'égalité, de non-discrimination et de transparence applicables aux entreprises publiques.

En outre, dans le cadre de son contrat de service public, la SNCB s'est engagée à valoriser une partie de son patrimoine afin de soutenir ses investissements. Pour la période 2023-2032, 372 millions d'euros d'actifs sont éligibles à la vente, avec une plus-value attendue de 246 millions d'euros.

Intégration des transports en commun et amélioration de la coordination entre les différents modes de transport

Depuis le début de la législature, des avancées considérables ont été enregistrées concernant l'intégration du système de billetterie et de tarification des transports publics, qui est attendue depuis des années. En coopération avec les ministres régionaux de la Mobilité lors des réunions de la CIM, un mandat clair a été donné aux sociétés de transport le 30 septembre 2025. Le 9 mars prochain, lors de la prochaine réunion de la CIM Mobilité, un rétroplanning, une trajectoire budgétaire et un système technique devront être présentés. Les opérateurs s'attellent actuellement à la mise en œuvre de ce système *Pay-As-You-Go*. Celui-ci doit être aussi simple que possible pour les voyageurs, qui doivent pouvoir se rendre de Bastogne à Ostende en utilisant un seul titre de transport. L'architecture et la gestion du système sont également essentielles à son succès.

La préparation de l'ouverture du marché ferroviaire doit être l'occasion de promouvoir davantage l'intégration des transports publics, tant en termes d'offre de transport, de solutions de vente de titres de transport que d'information aux voyageurs, afin d'améliorer le confort et la qualité de la mobilité sur le territoire.

L'objectif est d'utiliser les ressources libérées dans le cadre du mécanisme ETS pour financer la gouvernance nécessaire au soutien de cette intégration.

Fret ferroviaire

Le ministre déplore que les volumes n'augmentent pas. Il est conscient du contexte géopolitique actuel et des conséquences négatives que celui-ci peut avoir sur la demande de transport. Si l'industrie ralentit ou délocalise sa production, la demande de transport diminue *de facto*, tandis que les coûts fixes des transporteurs ne

De grootste zorg op dit moment is vooral om door te gaan met het werk om de vervoerskosten te verlagen door middel van versoepeling van de regelgeving of gewoon door betere praktijken op de markt. De minister denkt dat de ambities op dit gebied niet moeten worden bijgesteld. Misschien moet men het nu hebben over het behoud van het goederenvervoer in plaats van over een verdubbeling van het spoorvervoer, maar men moet ook ambitieus blijven en het lopende werk voortzetten.

Lineas

De minister is niet verantwoordelijk voor de SFPIM en heeft dus geen rechtstreeks zeggenschap over Lineas. De regering had besloten om in juli 2025 een lening van 61 miljoen euro te verstrekken in het kader van een reddingsoperatie. De administratie van de minister was belast met de kennisgeving van deze steun aan de Europese Commissie, die op 22 december 2025 een gunstig besluit heeft genomen. Het bedrijf gaat nu de tweede fase in, die bestaat uit het indienen van een herstructureringsplan bij de Europese Commissie, waarmee moet worden aangetoond dat het bedrijf weer in evenwicht is. De federale regering heeft onlangs besloten om samen met de gewesten (PMV en Wallonie Entreprendre) te investeren in de financiering van dit herstructureringsplan.

Vanuit het perspectief van de mobiliteit is elke spoorwegmaatschappij belangrijk voor de Belgische economie. Als we kijken naar de andere grote spelers in Europa, zien we dat DB Cargo (top 5 van spoorwegmaatschappijen in België) ook wordt geherstructureerd met een steunbedrag van 1,9 miljard euro. Wat de SNCF betreft, heeft de Europese Commissie een herstructureringsprocedure opgelegd na het in aanmerking nemen van bijna 5 miljard euro aan staatssteun die als onwettig werd beschouwd.

Het faillissement van een spoorwegmaatschappij met een jaaromzet tussen 400 en 500 miljoen euro zou uiteraard grote gevolgen hebben voor de Belgische economie.

Voor bepaalde industrieën, zoals de petrochemie, is vervoer per spoor de enige transportoplossing. Zonder garantie op voldoende transportcapaciteit zou de industriële productie snel kunnen worden verplaatst, en gezien de huidige geopolitieke context is dat een risico dat we niet kunnen nemen.

Het bedrijf presenteert een herstructureringsplan dat solide lijkt en dat, behoudens factoren van buitenaf, een traject naar terugkeer naar winstgevendheid voorstelt. Daarnaast moet worden opgemerkt dat er

baissent malheureusement pas. La principale préoccupation actuelle est surtout de poursuivre les efforts visant à réduire les coûts du transport par un assouplissement de la réglementation ou simplement par de meilleures pratiques sur le marché. Le ministre estime qu'il ne faut pas revoir à la baisse les ambitions dans ce domaine. Il convient peut-être désormais de viser à préserver le fret plutôt qu'à doubler les volumes transportés, mais il faut aussi rester ambitieux et poursuivre le travail en cours.

Lineas

Le ministre n'est pas responsable de la SFPIM et n'a donc aucune autorité directe sur Lineas. Le gouvernement avait décidé d'accorder un prêt de 61 millions d'euros en juillet 2025 dans le cadre d'une opération de sauvetage. L'administration du ministre était chargée de notifier cette aide à la Commission européenne, qui a rendu une décision favorable le 22 décembre 2025. L'entreprise entre désormais dans la deuxième phase, qui consiste à présenter un plan de restructuration à la Commission européenne afin de démontrer son retour à l'équilibre. Le gouvernement fédéral a récemment décidé d'investir, en coopération avec les Régions (PMV et Wallonie Entreprendre), dans le financement de ce plan de restructuration.

Sous l'angle de la mobilité, chaque opérateur ferroviaire est important pour l'économie belge. Si l'on examine les autres grands acteurs européens, on constate que DB Cargo (qui figure parmi les cinq principaux opérateurs ferroviaires en Belgique) fait également l'objet d'une restructuration et bénéficie d'une aide de 1,9 milliard d'euros. En ce qui concerne la SNCF, la Commission européenne a imposé une procédure de restructuration après avoir pris en compte près de 5 milliards d'euros d'aides d'État jugées illégales.

Il va sans dire que la faillite d'un opérateur ferroviaire dont le chiffre d'affaires annuel se situe entre 400 et 500 millions d'euros aurait des conséquences importantes pour l'économie belge.

Pour certaines industries, par exemple la pétrochimie, le fret ferroviaire est la seule solution. Si une capacité de transport suffisante ne peut être garantie, la production industrielle pourrait rapidement être délocalisée, ce qui, compte tenu du contexte géopolitique actuel, est un risque que nous ne pouvons pas prendre.

La société a présenté un plan de restructuration qui semble solide et qui, sauf facteurs externes, propose une trajectoire permettant le retour à la rentabilité. Le ministre indique par ailleurs qu'un budget annuel

tot 31 december 2030 een jaarlijks budget van 13,2 miljoen euro is voorzien om alle spoorwegondernemingen te ondersteunen.

Privatisering van het goederenvervoer per spoor

Het spoorvervoer is afhankelijk van de vraag van de industrie. Als die daalt, dan is het aanbod groter dan de vraag, maar moeten de bedrijven nog steeds hun vaste kosten zoals de personeelskosten blijven betalen.

De industrie is onmisbaar, maar er valt niet naast de huidige geopolitieke context te kijken. In de haven van Antwerpen hebben een aantal petrochemische bedrijven beslist hun investeringen te verleggen naar China, een stevige knauw voor zowel de industrie zelf en de werkgelegenheid als voor de vraag naar goederenvervoer per spoor in België.

België moet duidelijk aantrekkelijker worden, een uitdaging die de minister aangaat in samenwerking met de sector en met het RCGS.

Wat de privatisering van het goederenvervoer per spoor betreft, merkt de minister op dat nationaal spoorvrachtoperator B-Logistics destijds werd verkocht met verlies op de boeken. Helaas is het bedrijf er in de loop der jaren niet volledig in geslaagd het tij te keren, wat evenwel niet wil zeggen dat de liberalisering een fiasco is. Door de komst van meerdere operatoren is er immers concurrentie ontstaan die eindklanten in staat stelt te onderhandelen over de prijzen; concurrentie is geen slechte zaak. Daarom hamert de minister erop hoe belangrijk het is om de NMBS zo goed mogelijk te wapenen voor die liberaliseringsdynamiek en uit te bouwen tot een sterk nationaal spoorwegbedrijf met jobzekerheid.

Rapportering van het goederenplan

Veel van de acties in het goederenplan hebben betrekking op ontwikkelingen die door Infrabel moeten worden uitgevoerd en zijn opgenomen in het performantiecontract van Infrabel. De minister verwijst naar investeringen in sporen van 750 meter en naar de modernisering van het netwerk met als doel alle snelheidsbeperkingen als gevolg van de slechte staat van het spoor weg te nemen om de commerciële snelheid van goederentreinen te verbeteren.

Een van de grootste projecten van deze zittingsperiode is het eerder genoemde project met betrekking tot de dienstinstallaties en bij uitbreiding het zoeken naar oplossingen om het spoor flexibeler te maken.

de 13,2 millions d'euros est prévu jusqu'au 31 décembre 2030 pour soutenir l'ensemble des opérateurs ferroviaires.

Privatisation du fret ferroviaire

Le transport par rail dépend de la demande de l'industrie. Si elle diminue, il y a plus d'offre que de demande et les entreprises continuent à payer leurs coûts fixes, par exemple les coûts de personnel.

L'industrie est nécessaire, mais il est difficile de nier le contexte géopolitique actuel. Dans le port d'Anvers, récemment la pétrochimie a décidé de déplacer ses investissements vers la Chine, un gros impact pour l'industrie, l'emploi, sur la demande de transport de marchandises par rail en Belgique.

Il faut clairement travailler sur l'attractivité du pays, et le ministre fait des efforts en collaboration avec le secteur et le CCFF.

En ce qui concerne le sujet de la privatisation du fret ferroviaire, force est de constater qu'à l'époque, l'opérateur national B-Logistics avait été vendu avec une situation déficitaire. Force est de constater que l'entreprise n'a malheureusement pas réussi à redresser pleinement la trajectoire au travers des années, mais cela ne veut pas pour autant dire que la libéralisation du marché est un échec. La présence de plusieurs acteurs ferroviaires permet aux clients finaux de pouvoir négocier leurs tarifs et la concurrence n'est pas une mauvaise chose. C'est notamment pour cela que le ministre insiste sur l'importance de préparer au mieux la SNCB à cette approche de libéralisation, c'est justement pour avoir un opérateur national solide face à la concurrence et donc par extension, préserver l'emploi.

Rapport sur le plan Marchandises

Bon nombre des actions prévues dans le plan Marchandises concernent des développements à réaliser par Infrabel intégrés dans son contrat de performance. Le ministre renvoie à des investissements dans des voies de 750 mètres et à la modernisation du réseau dans le but de supprimer toutes les limitations de vitesse dues au mauvais état des voies afin d'améliorer la vitesse commerciale des trains de marchandises.

L'un des principaux projets de cette législature est le projet susmentionné relatif aux installations et, par extension, la recherche de solutions pour assouplir le réseau ferroviaire. Le SPF Mobilité a rédigé un rapport

De FOD Mobiliteit heeft een rapportage van dit plan opgesteld, dat vervolgens aan het RCGS moet worden voorgelegd. Dit plan moet nog ter advies worden voorgelegd aan het RCGS en moet nog worden verbeterd.

Bij de lancering van het RCGS kunnen de leden van deze commissie overwegen om de toekomstige voorzitter van dit comité uit te nodigen om de lopende werkzaamheden en het belang van het comité, dat tot zijn bevoegdheden de opvolging van het plan heeft, toe te lichten.

Verlaging van de heffing

In december 2025 werd door het Parlement ingestemd met het wetsvoorstel tot verlenging van het verminderingsmechanisme van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur ten voordele van het goederenvervoer per spoor, zoals vastgesteld in titel 6 van de programmawet van 27 december 2021 (zie DOC 56 1197/001 e.v.).

Een verhoging is altijd mogelijk als er extra budget zou worden vrijgemaakt, maar een dergelijke verhoging zou een wetwijziging vereisen en deze zou moeten gebeuren met inachtneming van de Europese richtlijn inzake staatssteun. Een subsidie is prima, maar het is belangrijk om te werken aan hefboomen die de kosten kunnen verlagen. Daarom wordt de samenwerking met het RCGS, de zeehavens en alle verwachte ontwikkelingen van Infrabel in zijn prestatiecontract voortgezet.

Wifi

De tijd die je in de trein doorbrengt, moet nuttig en comfortabel zijn. Dat is precies het doel van “teletreinwerken”: waar mogelijk werken of gewoon reizen in betere omstandigheden. Momenteel biedt NMBS geen wifi aan boord aan, omdat tests in het verleden niet overtuigend waren, maar ze verbetert de mobiele connectiviteit door de ramen te “decoaten” om de connectiviteit te vergemakkelijken en door samen met het BIPT en de operatoren te werken aan het verminderen van witte en grijze zones over het hele grondgebied.

Het gaat om nationale acties die over het hele netwerk worden uitgevoerd en die momenteel aan de gang zijn.

De uitrol is al ver gevorderd:

- van de 492 M6-rijtuigen zijn er al 181 aangepast;
- van de 750 M7-rijtuigen zijn er al 381 geleverd met “gedecoate” ramen;

sur ce plan, qui devra encore être amélioré avant d’être soumis au CCFF pour avis.

À l’occasion du lancement du CCFF, les membres de cette commission pourraient envisager d’inviter le futur président de ce comité à présenter les travaux en cours et l’importance du comité, dont les compétences englobent le suivi du plan.

Réduction de la redevance d’utilisation

En décembre 2025, le Parlement a adopté la proposition de loi portant prorogation de l’application du mécanisme de réduction de la redevance d’utilisation de l’infrastructure ferroviaire en faveur du fret ferroviaire, établi par le titre 6 de la loi-programme du 27 décembre 2021 (voir DOC 56 1197/001 et suivants).

Une augmentation est toujours possible si un budget supplémentaire est débloqué, mais cela nécessiterait une modification législative conforme à la directive européenne sur les aides d’État. Une subvention est une bonne chose, mais il convient de travailler sur des leviers permettant de réduire les coûts. C’est pourquoi la coopération avec le CCFF et les ports maritimes ainsi que l’ensemble des développements prévus par Infrabel dans son contrat de performance se poursuivent.

Wifi

Le temps passé dans le train doit être utile et confortable. C’est précisément l’objectif du “télétrainvail”: travailler lorsque c’est possible ou simplement voyager dans de meilleures conditions. Actuellement, la SNCB ne propose pas de wifi à bord des trains, car les tests effectués par le passé n’étaient pas concluants, mais elle améliore la connectivité mobile en retirant le revêtement des vitres (“decoating”) afin de faciliter la connectivité et en collaborant avec l’IBPT et les opérateurs pour réduire les zones blanches et grises sur l’ensemble du territoire.

Il s’agit d’actions nationales menées sur l’ensemble du réseau et qui sont actuellement en cours.

Le déploiement est déjà bien avancé:

- sur les 492 voitures M6, 181 ont déjà été adaptées;
- sur les 750 voitures M7, 381 ont déjà été livrées avec des vitres traitées par la technique du “decoating”;

In totaal is de NMBS van plan om tegen het einde van het proces 1242 wagons (M6 + M7) uit te rusten.

De M6-wagons worden uitgerust tijdens hun tussentijdse revisie (2018-2029), terwijl de M7-wagons die aanvankelijk zonder coating werden geleverd, vanaf 2027 bij hun eerste tussentijdse revisie worden aangepast.

Het effect voor de reizigers is tastbaar: een 10 tot 15 % verbeterd datasignaal, een smartphone-batterij die ook 10 tot 15 % langer meegaat en een aanzienlijke vermindering van signaalverlies door “handovers” tussen antennes. Deze voordelen worden gemeten en bevestigd door de experts van NMBS.

Tegelijkertijd verhoogt NMBS ook het comfort aan boord, met stiltezones, voldoende zitplaatsen, stopcontacten, ruimtes die beter geschikt zijn om te werken en een betere signaalstabiliteit. Het doel is duidelijk: de treinen aangenamer en praktischer maken en iedereen in staat stellen om er echt van te genieten, of het nu gaat om werken, ontspannen of gewoon reizen in goede omstandigheden.

ETCS

Steun voor de uitrusting van rollend materieel met ETCS is een maatregel die mogelijk door vorige regeringen had moeten worden overwogen om steun te verlenen op een moment dat alle exploitanten op gelijke voet stonden. Spoorwegondernemingen die op ons netwerk rijden, moeten tegen 31 december 2027 klaar zijn. Sommige spoorwegondernemingen hebben hun vloot al uitgerust en de invoering van steun zou tot een zekere verstoring van de markt kunnen leiden. Men moet ervoor waken dat de goede leerlingen die vanaf het begin hebben geïnvesteerd niet worden benadeeld. Het zou ook contraproductief zijn om steun in te voeren om de reeds uitgeruste ondernemingen te ondersteunen en zo andere ondernemingen aan te moedigen om de uitrusting te versnellen.

Retroplanning voor het nieuwe rollend materieel en verdeling van het rollend materieel op het terrein

De laatste bestelling van dubbeldeksrijtuigen M7 wordt momenteel geleverd. Deze moderne rijtuigen met grote capaciteit worden elke maand ingezet op een groter aantal IC-verbindingen tussen grote steden. Ze dragen ook bij aan de verbetering van de toegankelijkheid van de treinen.

De bij Alstom bestelde vierstroomlocomotieven T 17 worden verwacht in 2027.

Au total, la SNCB prévoit d'équiper 1242 wagons (M6 + M7) d'ici la fin du processus.

Les wagons M6 seront équipés lors de leur révision intermédiaire (2018-2029), tandis que les wagons M7 initialement livrés sans revêtement (“coating”) seront adaptés à partir de 2027 lors de leur première révision intermédiaire.

L'effet pour les voyageurs est tangible: une amélioration de 10 à 15 % du signal de données, une autonomie de batterie de smartphone également prolongée de 10 à 15 % et une réduction significative de la perte de signal due aux transferts (“handovers”) entre antennes. Ces avantages sont mesurés et confirmés par les experts de la SNCB.

Parallèlement, la SNCB améliore le confort à bord avec des zones de silence, un nombre suffisant de places assises, des prises électriques, des espaces mieux adaptés au travail et une meilleure stabilité du signal. L'objectif est clair: rendre les trains plus agréables et plus pratiques et permettre à chacun d'en profiter pleinement, que ce soit pour travailler, pour se détendre ou simplement pour voyager dans de bonnes conditions.

ETCS

Le soutien à l'installation de matériel roulant dans le cadre de l'ETCS est une mesure qui aurait peut-être dû être envisagée par les gouvernements précédents afin d'apporter une aide à un moment où tous les opérateurs étaient sur un pied d'égalité. Les entreprises ferroviaires qui circulent sur notre réseau devront être prêtes pour le 31 décembre 2027. Certaines ont déjà équipé leur flotte et l'introduction d'une aide pourrait entraîner une distorsion du marché. Il faut veiller à ne pas léser les bons élèves qui ont investi dès le départ. Il serait également contre-productif d'introduire une aide pour soutenir les entreprises déjà équipées et encourager ainsi d'autres entreprises à se doter des équipements nécessaires.

Rétroplanning pour le nouveau matériel roulant et répartition du matériel roulant sur le terrain

La dernière commande de voitures à deux niveaux M7 est actuellement en cours de livraison. Ces voitures modernes à grande capacité sont mises en service chaque mois sur un nombre croissant de liaisons IC entre les grandes villes. Elles contribuent également à améliorer l'accessibilité des trains.

Les locomotives quadricourant T 17 commandées chez Alstom sont attendues en 2027.

De MR 30-motorrijtuigen, waarvan de eerste definitieve bestelling is geplaatst, zullen vanaf 2030 op het netwerk rijden. Sommige van deze motorrijtuigen zijn bedoeld voor langere afstanden, andere voor voorstedelijke netwerken. Een subreeks zal worden uitgerust met batterijen om diensten op niet-geëlektrificeerde lijnen te kunnen uitvoeren.

In totaal zal de helft van het rollend materieel tegen 2032 worden vernieuwd, wat zal bijdragen aan de operationele betrouwbaarheid, het comfort van de reizigers en de toegankelijkheid van de treinen.

Tegelijkertijd wordt het oudste materieel dat het einde van zijn levensduur heeft bereikt, geleidelijk aan buiten dienst gesteld. Zo zijn bij de inwerkingtreding van de nieuwe dienstregeling in december verschillende oude series motorrijtuigen, rijtuigen en locomotieven buiten dienst gesteld.

Investerings

De rationaliteit van de investeringen van overheidsbedrijven is eerder besproken in het kader van de opstelling van performantie- en openbardienstcontracten, met name via meerjareninvesteringsplannen en financiële plannen. De raden van bestuur zijn verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van het investeringstraject.

Zodra de minister kennisnam van bepaalde risico's op misbruik (zie GEN-audit), heeft hij maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat een goed budgetbeheer wordt nageleefd.

Wat de inmenging in de raden van bestuur betreft, hebben de bestuurders van overheidsbedrijven een zeer belangrijke wettelijke verantwoordelijkheid die in de wet is vastgelegd. Het staat vast dat de raad van bestuur tijdens deze zittingsperiode zal worden vernieuwd en zoals reeds vermeld, rekent de minister erop dat de partijen die verantwoordelijk zijn voor de benoeming van bestuurders een weloverwogen keuze zullen maken en een road map zullen opstellen die aansluit bij de ambities van de regering op het gebied van groei, goed bestuur, transparantie, enz.

GEN-audit

De minister is niet van plan om de conclusies van deze audit geheim te houden. Het Parlement staat het ook vrij om de CEO van het bedrijf uit te nodigen om de resultaten van deze audit en de eventuele maatregelen die na afloop van deze audit zullen worden genomen, toe te lichten. Deze audit is op initiatief van de minister en met steun van de regering gelanceerd om ervoor

Les automotrices AM 30, qui ont fait l'objet d'une première commande définitive, circuleront sur le réseau à partir de 2030. Certaines de ces automotrices sont destinées aux longues distances, d'autres aux réseaux suburbains. Une sous-série sera équipée de batteries afin de pouvoir assurer des services sur des lignes non électrifiées.

Au total, la moitié du matériel roulant sera renouvelée d'ici 2032, ce qui contribuera à améliorer la fiabilité opérationnelle, le confort des voyageurs et l'accessibilité des trains.

Parallèlement, le matériel le plus ancien qui a atteint la fin de sa durée de vie sera progressivement mis hors service. Ainsi, lors de l'entrée en vigueur du nouvel horaire en décembre, plusieurs anciennes séries d'automotrices, de voitures et de locomotives ont été mises hors service.

Investissements

La rationalité des investissements des entreprises publiques a déjà été abordée dans le cadre de l'établissement des contrats de performance et de service public, notamment par le biais de plans d'investissement pluriannuels et de plans financiers. Les conseils d'administration sont chargés de contrôler le respect de la trajectoire d'investissement.

Dès que le ministre a été informé de certains risques d'abus (voir l'audit sur le RER), il a pris des mesures pour garantir le respect d'une bonne gestion budgétaire.

En ce qui concerne l'ingérence dans les conseils d'administration, les administrateurs des entreprises publiques ont une responsabilité légale très importante qui est définie dans la loi. Il est certain que le conseil d'administration sera renouvelé au cours de cette législature et, comme déjà mentionné, le ministre compte sur les partis responsables de la nomination des administrateurs pour faire un choix mûrement réfléchi et établir une feuille de route correspondant aux ambitions du gouvernement en matière de croissance, de bonne gouvernance, de transparence, etc.

Audit sur le RER

Le ministre n'a pas l'intention de garder secrètes les conclusions de cet audit. Le Parlement est par ailleurs libre d'inviter le CEO de l'entreprise à présenter les résultats de cet audit et les mesures qui seront éventuellement prises à l'issue de celui-ci. Cet audit a été lancé à l'initiative du ministre et avec le soutien du gouvernement, l'objectif étant de veiller à ce que les fonds publics soient

te zorgen dat de overheidsmiddelen worden gebruikt in overeenstemming met goed begrotingsbeheer. Het resultaat van de audit zal ook een goede basis vormen om hierover na te denken in de aanloop naar de mid-term review van het performantiecontract, die overeenkomstig het contract in maart 2027 van start gaat.

Studie geïntegreerde dienstregeling

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft een studie uitgevoerd naar de haalbaarheid op lange termijn van een geïntegreerde dienstregeling.

Het doel is om zowel de exploitatie, d.w.z. de dienstregeling van de treinen, als de infrastructuur geleidelijk te laten evolueren op basis van éénzelfde doel: namelijk de dienstregeling die het best aansluit bij de verschillende vervoersbehoeften, zowel van reizigers als van goederen.

De website van de FOD bevat informatie ter zake.

Essentieel is de langetermijnvisie op de gewenste spoorwegdienst en op basis daarvan beslissingen te nemen. Dat is de beste manier om de beschikbare infrastructuurcapaciteit optimaal te benutten en de juiste investeringsbeslissingen te nemen.

Dat is trouwens wat overal in Europa steeds vaker gebeurt nu de overheidsmiddelen beperkt zijn.

Uiteraard zal er in goede samenwerking met de overheidsbedrijven nog verder onderzoek nodig zijn om de keuzes die moeten worden gemaakt te verfijnen en een realistische fasering vast te stellen.

Begrotingsmiddelen op EU-niveau (CEF)

In het kader van het huidige Meerjarig Financieel Kader (MFK 2021-2027) heeft België CEF-steun gekregen voor 67 vervoersgerelateerde projecten met een budget van meer dan 600 miljoen euro (op een totaal CEF-budget voor vervoer van 25,80 miljard euro). De budgetten voor het CEF zijn momenteel uitgeput. Men zal dus moeten wachten op het volgende meerjarig financieel kader om een aanvraag te kunnen indienen voor een CEF-project. De Commissie heeft een ambitieus budget van 51,5 miljard euro aangekondigd voor het CEF-vervoer, waarvan 17,6 miljard euro voor militaire mobiliteit. Het kabinet van de minister volgt de lopende onderhandelingen over dit financieel kader op de voet en zorgt ervoor dat een hoog ambitieniveau voor het vervoer wordt gehandhaafd.

utilisés conformément aux principes de bonne gestion budgétaire. Le résultat de l'audit constituera également une bonne base de réflexion à l'approche de la révision à mi-parcours du contrat de performance, qui débutera en mars 2027, conformément au contrat.

Étude sur l'horaire intégré

Le SPF Mobilité et Transports a réalisé une étude sur la faisabilité à long terme d'un horaire intégré.

L'objectif est de faire évoluer progressivement l'exploitation – c'est-à-dire l'horaire des trains – et l'infrastructure sur la base d'un même objectif: trouver l'horaire qui répond le mieux aux différents besoins de transport, tant des voyageurs que des marchandises.

Le site web du SPF contient des informations à ce sujet.

Il est essentiel d'avoir une vision à long terme du service ferroviaire que l'on souhaite et de prendre les décisions sur cette base. C'est la meilleure façon de faire un usage optimal de la capacité d'infrastructure disponible et de prendre les bonnes décisions d'investissement.

C'est d'ailleurs ce qui se fait de plus en plus partout en Europe, maintenant que les fonds publics sont limités.

Il est évident qu'il faudra poursuivre l'analyse en étroite collaboration avec les entreprises publiques, de façon à affiner les options et à établir un calendrier réaliste.

Moyens budgétaires au niveau de l'UE (MIE)

Dans le contexte du cadre financier pluriannuel actuel (CFP 2021-2027), la Belgique a bénéficié d'une aide du MIE pour 67 projets liés aux transports, avec un budget de plus de 600 millions d'euros (sur un budget total du MIE de 25,80 milliards d'euros pour les transports). Les budgets du MIE sont actuellement épuisés. Il faudra donc attendre le prochain cadre financier pluriannuel pour pouvoir introduire une demande de projet MIE. La Commission a annoncé un budget ambitieux de 51,5 milliards d'euros pour le MIE-transports, dont 17,6 milliards d'euros réservés à la mobilité militaire. Le cabinet du ministre suit de près les négociations en cours sur ce cadre financier. Il veillera à ce qu'un niveau d'ambition élevé soit maintenu pour les transports.

Nieuw CEF-programma

De minister steunt de ambitie van de Commissie voor het volgende CEF. De besprekingen over het toekomstige meerjarig financieel kader worden op de voet gevolgd.

Het CEF heeft het mogelijk gemaakt om tal van Belgische mobiliteitsprojecten te financieren in het kader van het vorige financiële kader en het is de hoop dat deze trend zich in de toekomst zal voortzetten. Zodra een nieuwe CEF-begroting is goedgekeurd en de projectoproepen zijn gepubliceerd, zal de informatie te vinden zijn op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Behoeften van overheidsbedrijven en burgers

De Europese regelgeving, via Verordening 1370/2007, verplicht in ieder geval tot het uitvoeren van een evaluatie, met andere woorden een marktanalyse, om te bepalen waar precies de Federale Staat moet ingrijpen om te voorzien in een behoefte aan openbare dienstverlening waar de vrije markt niet aan deze behoefte kan voldoen onder vergelijkbare aanbiedingsvoorwaarden. Deze marktanalyse zal gebaseerd zijn op een langetermijnstrategie voor het vervoer, zoals bijvoorbeeld de Vision Rail 2040 van de vorige regering. De langetermijnstrategie voor het vervoer moet echter nog precies worden bepaald. Er is namelijk meer overleg nodig met de verschillende stakeholders, zoals de sociale partners, adviescomités, gemeenten, gewesten en andere lokale actoren, zoals vzw's die pendelaars vertegenwoordigen, om een duurzame en realistische strategie te kunnen uitstippelen op basis van de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur. Zo moet ook infrastructuurbeheerder Infrabel bij het proces worden betrokken om een strategie vast te stellen en vervolgens een realistisch openbaar dienstenaanbod op verschillende tijdschalen te bieden.

Bovendien is een benchmarking met andere landen, met name Nederland, Zwitserland of Oostenrijk, noodzakelijk om de verschillende mobiliteitsstrategieën van deze landen te evalueren, maar ook te vergelijken, aangezien deze landen op het gebied van vervoer bekend staan om hun uitgebreide en vooral aantrekkelijkere aanbod in vergelijking met België. Deze aantrekkelijkheid vertaalt zich in een hoger modaal aandeel van het spoorvervoer dan in België. Deze verschillende modellen moeten echter worden geobjectiveerd in het licht van de verschillende bevolkingsdichtheden en geografische en structurele kenmerken van elk land, met name wat betreft de economische activiteitencentra die eigen zijn aan elk land.

Nouveau programme du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (CEF)

S'agissant du prochain CEF, le ministre soutient la commission dans son ambition. Les discussions sur le prochain cadre financier pluriannuel sont suivies de près.

Le CEF a permis de financer de nombreux projets de mobilité soumis par la Belgique dans le cadre du précédent cadre financier pluriannuel et il reste à espérer qu'il en sera de même à l'avenir. Dès qu'un nouveau budget CEF aura été approuvé et que les appels à projets auront été publiés, les informations seront relayées sur le site web du SPF Mobilité et Transports.

Besoins des entreprises publiques et des citoyens

La réglementation européenne, au travers du règlement (CE) n° 1370/2007, impose en tout état de cause à la Belgique de réaliser une évaluation, c'est-à-dire une analyse de marché, visant à déterminer précisément où l'État fédéral doit intervenir pour répondre à un besoin de service public que le marché libre ne peut satisfaire à des conditions d'offre comparables. Cette analyse de marché s'appuiera sur une stratégie de transport à long terme, comme par exemple la Vision Rail 2040 du précédent gouvernement. Cette stratégie à long terme doit toutefois encore être définie avec précision. En effet, elle nécessite de nouvelles concertations avec les différentes parties prenantes, notamment les partenaires sociaux, les comités d'avis, les communes, les Régions et d'autres acteurs locaux tels que les ASBL représentant les navetteurs, afin de pouvoir élaborer une stratégie durable et réaliste basée sur le développement de l'infrastructure ferroviaire. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, Infrabel, doit également y être associé afin de définir une stratégie et de proposer ensuite une offre de services publics réaliste à différentes échéances.

En outre, il est nécessaire de procéder à une analyse comparative (*benchmarking*) avec d'autres pays, notamment les Pays-Bas, la Suisse ou l'Autriche, pour évaluer et comparer les différentes stratégies de mobilité de ces pays, dans la mesure où ceux-ci sont réputés pour leur offre de transport étendue et surtout plus attractive que celle de la Belgique. Cette attractivité se traduit par une part modale plus élevée du transport ferroviaire dans ces pays. Ces différents modèles doivent toutefois être objectivés à la lumière des différentes densités de population et des spécificités géographiques et structurelles de chaque pays, notamment en ce qui concerne les pôles d'activité économique propres à chaque pays.

Als besluit kan worden gesteld dat de definitie van het openbaar dienstenaanbod voor burgers en pendelaars het resultaat zal zijn van een mobiliteitsstrategie op lange termijn, waarbij rekening wordt gehouden met de feedback van verschillende actoren en met een marktonderzoek.

Communicatie met het doelpubliek

Communicatie met reizigers is een centraal aandachtspunt, en zowel de NMBS als Infrabel zijn al begonnen met het concreet verbeteren van de duidelijkheid van de berichten die aan de doelgroepen worden verspreid. Tijdens de recente sessie die aan uw commissie Mobiliteit werd voorgesteld, heeft de NMBS in detail de maatregelen toegelicht die zijn genomen om de kwaliteit en de samenhang van de informatie te verbeteren.

Dit onderwerp komt echter te vaak terug. Daarom zal de minister de NMBS opnieuw vragen om maatregelen te nemen om de situatie concreet te verbeteren ten voordele van de reizigers.

Parkings

Voor de verdeling van de parkeerplaatsen in de stations en de beslissingen ter zake hanteert de NMBS een gestructureerd beleid voor de inrichting en het gebruik van de parkings rond de stations, dat past in een logica van multimodale mobiliteit en spoort met de doelstellingen uit het openbaardienstcontract.

De NMBS streeft twee complementaire doelstellingen na: enerzijds de modal shift bevorderen door de stations toegankelijker te maken en anderzijds de beschikbare ruimte zo goed mogelijk inrichten naar de werkelijke behoeften van de reizigers. Zo voorziet het investeringsplan in de aanleg of modernisering van parkeergelegenheid voor zowel auto's als fietsen.

Het doel is tegen eind 2026 135.500 fietsparkeerplaatsen en 76.200 autoparkeerplaatsen aan te bieden in en rond de stations, zoals vastgelegd in het MIP en bevestigd in de beleidsnota Mobiliteit.

Voor de verdeling van het parkeeraanbod hanteert de NMBS een prioriteringslogica volgens het STOP-principe. Dat houdt vooreerst in dat voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer voorrang krijgen; vandaar de forse investeringen in beveiligde fietsenstallingen.

Een en ander maakt de insteek duidelijk: een stapsgewijze optimalisering naargelang van de rol en ontsluiting van elk station.

En conclusion, l'offre de services publics qui sera proposée aux citoyens et aux navetteurs sera le fruit d'une stratégie de mobilité à long terme qui reposera, d'une part, sur les observations des différents acteurs et, d'autre part, sur une étude de marché.

Communication avec le public cible

La communication avec les voyageurs constitue un point d'attention majeur, et tant la SNCB qu'Infrabel ont déjà commencé à améliorer concrètement la lisibilité des messages adressés aux groupes cibles. Lors de sa récente présentation en commission de la Mobilité, la SNCB a exposé en détail les mesures prises pour améliorer la qualité et la cohérence de sa communication.

Ce point revient toutefois trop souvent. C'est la raison pour laquelle le ministre demandera à nouveau à la SNCB de prendre des mesures pour améliorer concrètement la situation au profit des voyageurs.

Parkings

Sur la ventilation des places de parking dans les gares et les décisions qui seraient prises en la matière, la SNCB dispose d'une politique structurée en matière d'aménagement et d'utilisation des parkings autour des gares, qui s'inscrit dans la logique d'une mobilité multimodale et dans les objectifs fixés par le contrat de service public.

La SNCB poursuit deux objectifs complémentaires: d'une part, favoriser le report modal en améliorant l'accessibilité des gares, et d'autre part optimiser l'utilisation de l'espace disponible en fonction des besoins réels des voyageurs. Le plan d'investissement prévoit ainsi la création ou la modernisation d'emplacements de stationnement, tant pour les voitures que pour les vélos.

L'objectif global est d'atteindre, d'ici fin 2026, 135.500 places pour vélos et 76.200 places pour voitures dans les abords des gares, comme prévu dans le PPI et confirmé dans la note de politique générale "Mobilité".

S'agissant de la ventilation des places de parking, la SNCB applique une logique de hiérarchisation conforme au principe STOP. Cela implique d'abord la priorité donnée à la marche, au vélo et aux transports publics, ce qui se traduit par un investissement important dans les parkings sécurisés pour vélos.

Ces éléments montrent clairement que la logique suivie est celle d'une optimisation graduée, en fonction du rôle de chaque gare et de ses connexions.

De minister is voorstander van een herziening van de parkeertarieven, rekening houdend met een voordeel voor pendelaars. De NMBS moet een ontwerp voor de herziening van haar tariefbeleid voorleggen. De minister zal ervoor pleiten dat dit wordt geïntegreerd.

Masterplan voor autonome toegankelijkheid

De toegankelijkheid van het spoorwegnet is en blijft een belangrijke prioriteit. Het masterplan voor autonome toegankelijkheid wordt momenteel herzien en de doelstelling om tegen eind 2026 146 stations autonoom toegankelijk te maken, sluit perfect aan bij de trajecten die zijn vastgelegd in de contracten en de road map van de NMBS en Infrabel.

Maar de ambities beperken zich niet tot het jaar 2026. Beide overheidsbedrijven werd gevraagd om een totaalvisie voor 2040 uit te werken, om een geloofwaardige, continue planning te garanderen die is afgestemd op de behoeften van personen met beperkte mobiliteit. Dit verzoek is opgenomen in de gesprekken die in 2025 werden gevoerd en in de officiële brieven aan de CEO's van de NMBS en Infrabel.

Deze visie moet rekening houden met de hiërarchie van de stations – Large, Medium, Small –, het aantal reizigers, de specifieke behoeften die op het terrein zijn vastgesteld en de zeer lange termijnen die nodig zijn voor studies, vergunningen en zware aanpassingswerken.

De ambitie kan dus worden verhoogd tijdens de mid-term review van de contracten, met name dankzij de extra middelen die via het Europese RRF-fonds worden verkregen, waardoor bepaalde projecten kunnen worden versneld en de reikwijdte van het huidige masterplan kan worden uitgebreid. Deze reflectie 2040 heeft tot doel een coherente, duurzame en evenwichtig verdeelde toegankelijkheid over het hele grondgebied te waarborgen.

Samengevat: 146 stations in 2026 is realistisch en in overeenstemming met het plan en de ambitie zal halverwege worden versterkt. Er wordt tevens gewerkt aan een gestructureerde en gecoördineerde visie voor 2040 om de komende decennia overal waar dat nodig en haalbaar/realistisch is, autonome toegankelijkheid te garanderen.

HR Rail

Wat betreft het behoud van HR Rail als enige juridische werkgever heeft de Ministerraad van 23 december 2025 ingestemd met een diepgaande analyse ter zake. Overeenkomstig het mandaat van de Ministerraad

Le ministre est favorable à une révision des tarifs de stationnement qui prévoirait un tarif avantageux pour les navetteurs. La SNCB doit présenter un projet de révision de sa politique tarifaire. Le ministre demandera à ce que ce point y soit intégré.

Masterplan "Accessibilité autonome"

L'accessibilité du réseau ferroviaire est et demeure une priorité importante. Le masterplan "Accessibilité autonome" est actuellement en cours de révision et l'objectif visant à porter le nombre de gares accessibles de manière autonome à 146 d'ici la fin de l'année 2026 est en parfaite adéquation avec les trajectoires fixées dans les contrats et la feuille de route de la SNCB et d'Infrabel.

Les ambitions ne se limitent toutefois pas à l'année 2026. Il a été demandé aux deux entreprises publiques d'élaborer une vision globale pour 2040, afin de garantir une planification crédible et continue, adaptée aux besoins des personnes à mobilité réduite. Cette demande a été intégrée dans les discussions menées en 2025 et dans les courriers officiels adressés aux CEO de la SNCB et d'Infrabel.

Cette vision devra tenir compte de la classification des gares – Large, Medium, Small –, du nombre de voyageurs, des besoins spécifiques identifiés sur le terrain et des délais très longs nécessaires à la réalisation d'études, à l'obtention des autorisations et à la réalisation de travaux d'aménagement lourds.

L'ambition pourra donc être revue à la hausse lors de l'évaluation à mi-parcours des contrats, notamment grâce aux moyens supplémentaires obtenus au travers des fonds européens de la FRR, qui permettront d'accélérer certains projets et d'élargir la portée du masterplan actuel. Cette vision à l'horizon 2040 a pour objectif de garantir une accessibilité cohérente, durable et équitablement répartie sur l'ensemble du territoire.

En conclusion, l'objectif fixé, à savoir 146 gares accessibles de manière autonome en 2026, est réaliste et conforme au plan. L'ambition sera d'ailleurs revue à la hausse lors de l'évaluation à mi-parcours. Une vision structurée et coordonnée pour 2040 est également en cours d'élaboration en vue de garantir une accessibilité autonome dans tous les lieux où cela s'avère nécessaire et réalisable au cours des prochaines décennies.

HR Rail

Concernant l'étude relative au maintien de HR Rail comme employeur juridique unique, le Conseil des ministres du 23 décembre 2025 a bien acté le lancement d'une analyse approfondie sur ce point. Conformément

zullen de resultaten worden voorgesteld zodra ze beschikbaar zijn.

Om het aanbod S-treinen op de gewestelijke expressnetten uit te breiden, liggen volgende maatregelen voor:

Het vervoersplan 2026-2029 ligt in de lijn van de regerings- en NMBS-doelstellingen om meer reizigers te vervoeren en tegemoet te komen aan vastgestelde vervoersbehoeften. Zo zal de frequentie en capaciteit van de treinen op de voorstadsnetten van Brussel, Antwerpen en Luik worden verhoogd.

In dat verband heeft het S-aanbod baat bij meer naamsbekendheid. De minister spoort de NMBS, de publieke operatoren en de gemeenten er dan ook toe aan meer ruchtbaarheid te geven aan dat vaak al zeer uitgebreide aanbod. De meeste S-treinen rijden nu al minstens om het half uur of anders zal dat weldra zo zijn. Op sommige lijnen rijden zelfs al vier tot wel zes treinen per uur.

Nu lijn 161 tussen Brussel en Ottignies naar vier sporen wordt gebracht, zullen er vanaf december 2026 op weekdays vier en op zaterdag twee S-treinen per uur rijden tussen Louvain-la-Neuve en Brussel. Voorts zal ook de halte Braine Alliance op de lijn Brussel-Nijvel in dienst worden genomen.

Aanvullend op de uitbreiding van het S-treinaanbod moet in nauwe samenwerking met de operatoren en gewestelijke en lokale overheden ook voort en grondig werk worden gemaakt van de toegankelijkheid van de stations en van de integratie van het ticket- en tarievenaanbod, teneinde multimodaliteit te bevorderen in voorstedelijke gebieden waar de modal shift nog meer dan elders vanzelfsprekend zou moeten zijn.

Veiligheid

De veiligheid van het personeel en de reizigers op de perrons, in de stations en in de omgeving ervan is een absolute prioriteit. Er wordt hier al een jaar aan gewerkt, samen met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken (cf. de versterking van Securail of de camerabeelden van de NMBS).

Het is belangrijk om te benadrukken dat veiligheidsproblemen zich niet beperken tot Brussel-Zuid. De afgelopen jaren is daar bijzondere aandacht aan besteed, maar ook andere grote stations in het land hebben te maken met onbeleefd gedrag, geweld, drugshandel en overlast.

au mandat du Conseil des ministres, les résultats seront présentés dès qu'ils seront disponibles.

Quant à la façon de renforcer l'offre sur les réseaux S, voici les éléments:

Le plan de transport 26 – 29 contribuera aux objectifs du gouvernement et de la SNCB de transporter davantage de voyageurs et de répondre à des besoins identifiés de déplacements. Plus spécifiquement, les fréquences et les amplitudes de service seront améliorées sur les réseaux suburbains de Bruxelles, d'Anvers et de Liège.

À cet égard, l'offre de trains S gagne à être davantage connue et le ministre invite la SNCB, les opérateurs publics mais également les communes à faire connaître l'offre qui est dans de nombreux cas déjà très performante. La plupart des relations S offrent un service toutes les demi-heures ou le feront à brève échéance. Sur certaines lignes, il y a jusque quatre, voire parfois même six trains par heure.

La mise à quatre voies de la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies sera également mise à fruit dès décembre 2026 avec le passage à quatre trains S par heure entre Louvain-la-Neuve et Bruxelles en semaine et deux trains S par heure le samedi. La halte de Braine Alliance sur la ligne Bruxelles – Nivelles sera également mise en service.

De manière complémentaire à la montée en puissance de l'offre de trains S, le travail doit être poursuivi et approfondi, en étroite collaboration avec les opérateurs et les autorités régionales et locales, sur l'accessibilité des gares et l'intégration des offres billettiques et tarifaires afin de faciliter les trajets multimodaux dans les régions urbaines où passer d'un mode de transport à l'autre relève plus encore qu'ailleurs de l'évidence.

Sécurité

La sécurité du personnel et des voyageurs sur les quais, dans les gares et aux alentours est une priorité absolue. C'est un dossier sur lequel le ministre travaille depuis un an déjà en collaboration avec le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur (cf. renforcement de Securail ou images de vidéosurveillance de la SNCB).

Il importe de souligner que les problèmes de sécurité ne se limitent pas à Bruxelles-Midi. Ces dernières années, une attention particulière a été accordée à cette gare, mais d'autres grandes gares du pays sont également confrontées à des incivilités, à des actes de violence, au trafic de drogue et à des nuisances.

In de toekomst is het de bedoeling te werken aan een versterking van de menselijke aanwezigheid op het terrein, zowel via Securail als via de spoorwegpolitie, met een betere verdeling van het personeel op basis van operationele prioriteiten. De toezichthoudende raad die zal worden opgericht, heeft tot doel de operationele coördinatie te optimaliseren om het gevoel van veiligheid van de reizigers en het grote publiek op het hele spoorwegnet te versterken. Dankzij een snellere, beter aangepaste en beter gestructureerde reactie op incidenten maakt het medebeheer het mogelijk om institutionele scheidingen te overwinnen en een geïntegreerde, coherente en zichtbare veiligheid op te bouwen. Het doel is ook om de coördinatie tussen Securail en de politiediensten te versterken, met name door een betere omschrijving van de rollen, een vlotte informatie-uitwisseling en een optimaal gebruik van de middelen, via de afstemming van de strategieën en operationele plannen.

Bovendien kun men al rekenen op de versterking van twintig leden van de interventiediensten van de federale politie ter ondersteuning van de SPC.

Concreet zal de minister in de komende maanden op deze weg verdergaan om het mechanisme van gezamenlijk toezicht af te ronden en het voorontwerp van wet inzake bodycams in de Ministerraad te laten goedkeuren, hopelijk in de loop van maart.

Wat de bodycams betreft, past de invoering ervan in deze logica van professionalisering en bescherming van het personeel. Het doel is een geleidelijke invoering, zodra het juridische kader en de praktische modaliteiten zijn afgerond. Er wordt momenteel overleg gepleegd met de sociale partners, de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen om een operationeel en juridisch solide systeem te garanderen.

Wat de veiligheid op de perrons betreft, zal het proefproject met toegangspoortjes in 2026 door de NMBS worden gelanceerd en dit maakt integraal deel uit van de multidisciplinaire aanpak. Het is nog niet bekend om welke stations het gaat.

Kortom, er werden al tal van beslissingen genomen en de komende maanden zullen gestreefd worden om de veiligheid voor reizigers op een duurzame manier en op het hele spoorwegnet te verbeteren.

Integratie van Securail in de FOD Binnenlandse Zaken

Dat was nooit het plan. Het gaat om de invoering van een gedeelde voogdij om de samenwerking tussen de federale politie, de lokale politie en Securail te versterken, met name door de oprichting van een stuurgroep.

À l'avenir, l'objectif est de renforcer la présence humaine sur le terrain, tant par le biais de Securail que de la police des chemins de fer, avec une meilleure répartition du personnel en fonction des priorités opérationnelles. Le conseil de surveillance qui sera mis en place aura pour objectif d'optimiser la coordination opérationnelle afin de renforcer le sentiment de sécurité des voyageurs et du grand public sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Grâce à une réaction plus rapide, mieux adaptée et mieux structurée aux incidents, la cogestion permettra de surmonter les clivages institutionnels et de contribuer à une sécurité intégrée, cohérente et visible. L'objectif est également de renforcer la coordination entre Securail et les services de police, notamment par une meilleure définition des rôles, un échange d'informations fluide et une utilisation optimale des moyens, grâce à l'harmonisation des stratégies et des plans opérationnels.

Par ailleurs, la police des chemins de fer peut déjà compter sur le renforcement de 20 membres des services d'intervention de la police fédérale.

Concrètement, le ministre poursuivra dans cette voie au cours des prochains mois afin de finaliser le mécanisme de surveillance conjointe et de faire approuver l'avant-projet de loi sur les *bodycams* par le Conseil des ministres, si possible dans le courant du mois de mars.

S'agissant des *bodycams*, leur introduction s'inscrit dans cette logique de professionnalisation et de protection du personnel. L'objectif est de les mettre en place progressivement, dès que le cadre juridique et les modalités pratiques auront été finalisés. Une concertation est actuellement menée avec les partenaires sociaux, la SNCB et les opérateurs de transport régionaux afin de garantir un système opérationnel et juridiquement solide.

En ce qui concerne la sécurité sur les quais, le projet pilote prévoyant l'installation de portillons d'accès sera lancé par la SNCB en 2026 et fait partie intégrante de l'approche multidisciplinaire. Les gares concernées par ce projet ne sont pas encore connues.

En résumé, de nombreuses décisions ont déjà été prises et, au cours des prochains mois, des efforts seront déployés pour améliorer la sécurité des voyageurs de manière durable et sur l'ensemble du réseau ferroviaire.

Intégration de Securail au sein du SPF Intérieur

Ceci n'a jamais été un projet. Il est question de mettre en œuvre une cotutelle permettant de renforcer les synergies entre les services de la police fédérale, les polices locales et Securail notamment en instituant un

Voor het overige verwijst de minister naar zijn eerdere antwoorden.

Bodycams

Wat de bodycams betreft, wordt er momenteel een voorontwerp van wet opgesteld. De NMBS en de openbaarvervoersmaatschappijen werden geraadpleegd. Er wordt samengewerkt met de minister van Binnenlandse Zaken om het voorontwerp van koninklijk besluit snel door de regering te laten goedkeuren.

Met betrekking tot Securail bestaat er samenwerking met Binnenlandse Zaken om een coördinatiemechanisme op te zetten via een stuurgroep waarin de minister van Binnenlandse Zaken, de minister van Mobiliteit en de betrokken diensten vertegenwoordigd zijn, om de synergieën met de federale politie te versterken en de aanwezigheid van Securail in treinen en stations te vergroten.

Sinds 25 september vinden er regelmatig overlegvergaderingen plaats om de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de bevoegde ministers concreet te organiseren en de synergieën tussen Securail en de politie te versterken ten behoeve van de veiligheid van reizigers en spoorwegpersoneel.

Tresspassing

Het sluiten van spoorwegovergangen moet altijd gebeuren in nauw overleg met de lokale autoriteiten. De minister moedigt Infrabel aan om deze dialoog systematisch voort te zetten. Het doel is om evenredige, veilige en financieel haalbare oplossingen te garanderen voor alle partijen, ook wanneer onteigeningen noodzakelijk blijken te zijn.

Wat betreft de beslissing van het Grondwettelijk Hof van oktober 2024 tot nietigverklaring van een deel van de wet van 2022 en in het bijzonder het administratief beroep tegen de beslissing om een spoorwegovergang op te heffen, bereidt de regering het koninklijk besluit voor dat nodig is om het wettelijk kader aan te passen: de minimale termijn voor het verkrijgen van de uitvoeringsbepalingen is zes maanden. Dit werk heeft tot doel een beroepsmechanisme in te voeren dat volledig in overeenstemming is met het arrest, terwijl Infrabel de prioritaire sluitingen kan voortzetten in een duidelijk en juridisch veilig kader.

Er staan twee dingen op het spel: de veiligheid aan spoorwegovergangen verbeteren en tegelijkertijd de kwaliteit van de dialoog met de betrokken gebieden

comité de pilotage. Pour le reste, le ministre renvoie aux réponses qu'il a précédemment formulées.

Bodycams

En ce qui concerne les bodycams, un avant-projet de loi est en cours d'élaboration. La SNCB et les sociétés de transport public ont été consultées. Une collaboration a lieu avec le ministre de l'Intérieur afin de faire approuver rapidement par le gouvernement l'avant-projet d'arrêté royal.

S'agissant de Securail, une collaboration existe avec l'Intérieur afin de mettre en place un mécanisme de coordination via un comité de pilotage au sein duquel seront représentés le ministre de l'Intérieur, le ministre de la Mobilité et les services concernés, dans le but de renforcer les synergies avec la police fédérale et d'accroître la présence de Securail dans les trains et les gares.

Depuis le 25 septembre, des réunions de concertation ont lieu régulièrement afin d'organiser concrètement la responsabilité conjointe des ministres compétents et de renforcer les synergies entre Securail et la police au bénéfice de la sécurité des voyageurs et du personnel ferroviaire.

Présence illicite sur les voies (trespassing)

La fermeture des passages à niveau doit toujours se faire en étroite concertation avec les autorités locales. Le ministre encourage Infrabel à poursuivre systématiquement ce dialogue. L'objectif est de garantir des solutions proportionnées, sûres et financièrement soutenables pour toutes les parties, y compris lorsque des expropriations s'avèrent nécessaires.

En ce qui concerne l'arrêt de la Cour constitutionnelle d'octobre 2024 annulant partiellement la loi de 2022 et, en particulier, le recours administratif contre la décision de supprimer un passage à niveau, le gouvernement prépare l'arrêté royal nécessaire à l'adaptation du cadre légal: le délai minimal pour l'adoption des dispositions d'exécution est de six mois. Ces travaux visent à instaurer un mécanisme de recours pleinement conforme à l'arrêt, tout en permettant à Infrabel de poursuivre les fermetures prioritaires dans un cadre clair et juridiquement sécurisé.

Deux enjeux sont en cause: améliorer la sécurité aux passages à niveau tout en préservant la qualité du dialogue avec les territoires concernés. Les textes

behouden. De bijgewerkte teksten zullen in de loop van het tweede kwartaal van 2026 ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Ministerraad.

RCGS

Wat het RCGS betreft, wordt het koninklijk besluit momenteel afgerond, maar het RCGS is sinds 2023 actief onder de naam "Comité van gebruikers" en de logistieke experts zetten hun werk voort om de huidige obstakels die zij ondervinden in kaart te brengen en te onderzoeken hoe deze kunnen worden weggenomen. Een vertegenwoordiger van de minister volgt de werkzaamheden van het comité op de voet en neemt actief deel aan de besprekingen om samen met zijn administratie de politieke hefboomen te identificeren. Uit deze besprekingen blijkt ook dat er moet worden gewerkt aan de flexibiliteit van het spoor, omdat de tijd die nodig is om een trein voor een transport in te zetten nog steeds te lang is in vergelijking met vrachtwagens. Er zijn dus niet alleen regelgevende belemmeringen, de sector moet ook werken aan een betere samenwerking.

Doelstellingen van het ODC

Overeenkomstig het regeerakkoord worden de besparingen ten belope van 675 miljoen euro in de spoorwegsector voor de periode 2025-2029 als volgt gespreid in de tijd: 50 miljoen euro in 2025, 100 miljoen in 2026, 125 miljoen in 2027, 150 miljoen in 2028 en 250 miljoen in 2029.

Tijdens het laatste begrotingsconclaf werd de verdeelsleutel tussen de NMBS en Infrabel bevestigd, namelijk respectievelijk 60 % en 40 %. Voor beide ondernemingen zal de verdeling tussen de besparingen op de exploitatiesubsidies enerzijds en de investeringsubsidies anderzijds zodanig worden bepaald dat het dienstenniveau niet wordt aangetast.

Die bedragen moeten worden gezien in het licht van de totale bedragen die de federale overheid aan de spoorwegen betaalt, namelijk ongeveer 4 miljard euro per jaar. In vergelijking met andere landen zijn dat aanzienlijke bedragen.

In zijn monitoring 2025 stelt IRG rail bijvoorbeeld vast dat Infrabel tot de infrastructuurbeheerders behoort met de meeste middelen per kilometer spoor. Onder de benchmarklanden beschikken enkel Oostenrijk, Nederland, Luxemburg en Noorwegen over meer middelen, rekening houdend met de respectieve lengtes van het spoornet.

actualisés seront soumis à l'approbation du Conseil des ministres au cours du deuxième trimestre de 2026.

CCFF

En ce qui concerne le CCFF, l'arrêté royal est en voie d'achèvement. Le CCFF est toutefois actif depuis 2023 sous l'appellation "Comité des utilisateurs", et les experts logistiques poursuivent leurs travaux afin d'identifier les obstacles actuels qu'ils rencontrent et d'examiner comment ceux-ci pourraient être levés. Un représentant du ministre suit de près les travaux du comité et participe activement aux discussions afin d'identifier, avec son administration, les leviers politiques. Il ressort également de ces échanges qu'un travail doit être mené sur la flexibilité du rail, le délai nécessaire pour mettre en circulation un train de marchandises restant encore trop long par rapport au transport routier. Les obstacles ne sont donc pas uniquement de nature réglementaire: le secteur doit aussi œuvrer à une meilleure coopération.

Objectifs du CSP

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord de gouvernement, les économies de 675 millions décidées dans le secteur ferroviaire sur la période 2025-2029 se répartissent dans le temps de la façon suivante: 50 millions d'euros en 2025, 100 en 2026, 125 en 2027, 150 en 2028, 250 en 2029.

Lors du dernier conclave budgétaire, la clé répartissant l'effort entre la SNCB et Infrabel a été confirmée, elle s'élève à 60 % pour la première et 40 % pour la seconde. Pour chacune des deux entreprises, les répartitions entre les économies sur les subventions d'exploitation d'une part, et les subventions d'investissement, d'autre part, seront précisées de manière à ne pas affecter le niveau de service.

Ces montants doivent être mis en perspective des montants globaux versés par l'État fédéral aux chemins de fer, soit environs 4 milliards d'euros par an. En comparaison internationale, ces montants sont appréciables.

Dans son monitoring 2025, IRG rail établit par exemple qu'Infrabel fait partie des gestionnaires d'infrastructure qui disposent du plus de ressources par kilomètre de ligne. Seuls l'Autriche, les Pays-Bas, le Luxembourg et la Norvège disposent parmi les pays du benchmark de davantage de ressources si l'on tient compte des longueurs respectives de réseau.

Ook onder de openbare dienstverleners liggen de overheidssubsidies per gereden treinkilometer van de NMBS op een hoog niveau in vergelijking met andere landen.

Het is duidelijk dat efficiëntiewinsten kunnen worden geboekt zonder de kwaliteit van de dienstverlening wezenlijk aan te tasten en met respect voor het spoorwegpersoneel.

Aangaande de reeds gerealiseerde besparingen binnen de ondernemingen, en in het bijzonder de consultancykosten, werd aan de overheidsbedrijven gevraagd een becijferd verminderingstraject voor te leggen. De NMBS kan een structurele en meetbare daling aantonen van de consultancykosten (volgens de definitie van de Rekenhof) exclusief IT-kosten met meer dan 20 % ten opzichte van 2022.

Sluiting van stations

Op dit moment zijn geen sluitingen van stations gepland. Dat is een beslissing van de raad van bestuur van de NMBS.

Er dient te worden herinnerd aan het bestuur zoals voorzien in het openbardienstcontract met betrekking tot de stationsbediening, dat de minister wenst na te leven. Het is aan de NMBS om onderbouwde voorstellen te doen voor de aanpassing van de stationsbediening, waarbij er met name op moet worden toegezien dat elke wijziging op dat vlak aanwijsbare voordelen oplevert voor het spoorstelsel en dat er geloofwaardige alternatieven zijn voor de gebruikers. Bij de goedkeuring van het vervoersplan 26-29 hebben de bestuursorganen van de NMBS geen massale sluitingen van stations voorgesteld, met name vanwege de geringe voordelen daarvan.

Aanwervingen bij spoorwegondernemingen in 2026

De minister beschikt niet over officiële cijfers. In 2024 en 2025 ging het evenwel om ongeveer 1300 nieuwe medewerkers en ongeveer 700 bij Infrabel, wat neerkomt op ongeveer 2000 aanwervingen per jaar voor de hele groep NMBS–Infrabel–HR Rail. De cijfers voor 2026 zullen dus waarschijnlijk dezelfde trend volgen, maar eventueel iets lager liggen, teneinde te voldoen aan de operationele, technische en veiligheidsbehoeften.

Loketten

De minister hecht veel belang aan alom toegankelijke informatieverstrekking en dienstverlening. Hoewel het woord loket niet expliciet in de beleidsnota voorkomt, is er nooit sprake van geweest om afstand te doen van

Parmi les opérateurs de service public, les subventions publiques par train kilomètre produit de la SNCB s'établissent également à un niveau élevé en comparaison internationale.

Il est difficilement contestable que des gains d'efficacité sont possibles sans toucher à la substance du service rendu au public et dans le respect des travailleurs du rail.

En ce qui concerne spécifiquement les économies déjà réalisées au sein des entreprises et en particulier les frais de consultance, il a été demandé aux entreprises publiques d'établir une trajectoire chiffrée de réduction. La SNCB peut démontrer une réduction structurelle et mesurable des frais de consultance (selon la définition de la Cour des comptes) hors les frais IT de plus de 20 % par rapport à 2022.

Fermeture des gares

À ce stade, il n'y a toujours pas de fermeture de gares en vue. Il s'agit d'une décision du conseil d'administration de la SNCB.

Il y lieu de rappeler la gouvernance prévue par le contrat de service public sur la desserte des gares, que le ministre entend respecter. Il revient à la SNCB de faire des propositions étayées quant à l'évolution de la desserte des gares en veillant notamment à ce que toute modification de la desserte des gares produise des gains tangibles pour le système ferroviaire et que des alternatives crédibles existent pour les utilisateurs. À l'occasion de l'adoption du plan de transport 26 – 29, les organes de gestion de la SNCB n'ont pas proposé de fermetures de gares en masse, notamment en raison du caractère dérisoire des gains qui pourraient en résulter.

Recrutement dans les entreprises ferroviaires en 2026

Le ministre n'a pas en sa possession des chiffres officiels. Cela étant, les chiffres en 2024 et 2025 étaient d'environ 1300 nouveaux collaborateurs et environ 700 pour Infrabel, et donc environ 2000 recrutements annuels sont réalisés pour l'ensemble du groupe SNCB–Infrabel–HR Rail. Les volumes pour 2026 devraient donc s'inscrire dans la même dynamique même si cela devait être légèrement inférieur, afin de répondre aux besoins opérationnels, techniques et de sécurité.

Guichets

Le ministre tient à garantir une information et un service accessibles à tous. Même si le mot guichet n'apparaît pas explicitement dans la note de politique générale, il n'a jamais été question de renoncer à une

meerledige kanalen, zij het fysieke of digitale. Het recht op mobiliteit mag niet afhankelijk zijn van een smartphone of een bankkaart. Reizigers moeten nog steeds een vervoersbewijs kunnen kopen aan het loket of via andere, niet-digitale kanalen, zonder enig tariefverschil. Het regeringsbeleid streeft in de eerste plaats naar inclusieve mobiliteit, die op een eenvoudige, betaalbare manier toegankelijk is en aangepast is aan eenieders behoeften. Tot slot behoort België tot de Europese koplopers inzake toegankelijkheid van het spoorwet.

Er is behoefte aan een langetermijnvisie om de werkzaamheden te plannen en tegelijk essentiële ondersteuning te blijven bieden. Daarom werkt de minister momenteel aan een visie voor 2040, in samenwerking met de spoorwegmaatschappijen en in goed overleg met de sector. Momenteel zijn er nog steeds 91 stations met een of meer loketten en hoewel het percentage vervoersbewijzen dat aan het loket wordt gekocht de afgelopen jaren sterk is gedaald (van 55 % in 2015 tot 6 % vandaag), wordt niet overwogen om dat aantal op korte termijn terug te schroeven, wat geruststellend is.

Het belangrijkste is dat de openbare dienstverlening voor iedereen in het hele land toegankelijk blijft. Een overstap naar uitsluitend digitale oplossingen is dus uitgesloten. Bovendien is het verzekeren van menselijke aanwezigheid in de stations – zoals bepaald in het openbaardienstcontract – belangrijk voor de veiligheid. Het personeel in kwestie is overigens polyvalenter geworden omdat het nu ook hulp kan bieden.

De minister moedigt daarnaast evolutiegerichte oplossingen aan, door bijvoorbeeld de fysieke dienstverlening in de stations door de NMBS, de gewestelijke vervoersmaatschappijen en mogelijk andere openbare of particuliere operatoren te bundelen.

Tariefaanbod

Het nieuwe tariefaanbod werd in oktober gelanceerd. Hoewel het nog wat vroeg is voor een volledige evaluatie, is het alvast duidelijk dat de invoering van het loyaliteitsprogramma (Train+) een groot succes is. In heel België zijn momenteel meer dan 600.000 kaarten in gebruik. Dat is met name het geval bij senioren, die de nieuwe kaart massaal hebben aangekocht en er tevreden over zijn. Ter herinnering: met het nieuwe tariefaanbod kan men buiten de spitsuren en voor korte en middellange afstanden voordeliger met de trein reizen. Die afstanden maken veruit het grootste deel van de dagelijkse verplaatsingen uit. Het nieuwe tariefaanbod harmoniseert bovendien de bijzonder gunstige voorwaarden die worden

pluralité de canaux, physiques et numériques. Le droit à la mobilité ne peut dépendre ni d'un smartphone ni d'une carte bancaire: les voyageurs doivent conserver la possibilité d'acheter un titre de transport au guichet ou via d'autres moyens non numériques, sans aucune discrimination tarifaire. La politique gouvernementale vise avant tout une mobilité inclusive, où chacun trouve un accès simple, abordable et adapté à ses besoins. Enfin, la Belgique est dans les bons élèves européens de la mise en accessibilité du réseau ferroviaire.

Il faut une vision à long terme pour programmer les travaux tout en gardant une assistance essentielle. C'est pourquoi le ministre développe actuellement une vision 2040 avec les entreprises ferroviaires et en bonne concertation avec le secteur. Pour le moment il y a toujours 91 gares avec un ou plusieurs guichets et, même si le pourcentage de titres de transport achetés au guichet a fortement diminué ces dernières années pour passer de 55 % en 2015 à 6 % aujourd'hui, la SNCB n'envisage pas de réduire ce nombre à court terme, ce qui est plutôt rassurant.

L'essentiel est de maintenir l'accessibilité des services publics à tout le monde sur l'ensemble du territoire. Le passage à des solutions exclusivement digitales est donc exclu. Assurer une présence humaine en gare – comme prévu par le contrat de service public – est également important par rapport à la sécurité. Par ailleurs, ce personnel est devenu plus polyvalent dans la mesure où il peut dorénavant aider.

Le ministre encourage également les pistes susceptibles de faire évoluer les choses, notamment en mutualisant les services offerts en présentiel dans les gares par le SNCB, les opérateurs de transport régionaux et potentiellement d'autres opérateurs publics ou privés.

Grille tarifaire

La nouvelle grille tarifaire a été lancée en octobre. S'il est encore un peu tôt pour en faire une évaluation complète, on peut d'ores et déjà conclure avec certitude que le programme de fidélisation qu'est l'introduction de la carte train + rencontre un grand succès. Plus de 600.000 cartes sont aujourd'hui actives à travers le pays. C'est notamment le cas auprès des seniors dont nombre d'entre eux ont plébiscité la nouvelle carte et s'en montrent satisfaits. Pour rappel, la nouvelle offre tarifaire permet notamment de voyager en train de manière plus avantageuse en dehors des heures de pointe et pour les distances courtes et moyennes. Celles-ci représentent de loin le plus grand nombre de

geboden aan jongeren, senioren en personen met een verhoogde tegemoetkoming.

Wat tarievenbenchmarking betreft, heeft de minister geen enkel probleem met een opvolging ter zake. Vooral jongeren en al zeker senioren plukken de voordelen.

Nieuwe producten

Wat de lancering van nieuwe producten betreft (zoals de afschaffing van het fietssupplement tijdens de daluren, met name voor jongeren, of de alternatieven die onderzocht worden om de combinatie fiets-trein aan te moedigen), zal het plan Be Cyclist 2.0 eerstdaags worden voorgelegd aan de regering. Zoals voorzien in het regeerakkoord zal de afschaffing van het fietssupplement worden bekeken in het licht van de beoordeling van de nieuwe tariefstructuur.

Fietsen

Betaalbaarheid speelt inderdaad een belangrijke rol wanneer het gaat over het bijcreëren van beveiligde fietsparkeerplaatsen in en rond de stations.

Het plan Be Cyclist 2.0 voorziet alvast in een uitbreiding van het aantal fietsenstallingen. Daarnaast moeten tegen 2032 ook in meer stations beveiligde fietsparkings beschikbaar zijn.

Aansluitingen

Er bestaan al verschillende hulpmiddelen voor een optimale aansluiting tussen trein en bus. Zo is de realtime dienstregeling van de gewestelijke vervoersoperatoren geïntegreerd in de NMBS-reisplanner. Er wordt ook gewerkt aan betere multimodale informatie, zowel via de digitale kanalen als in de stations. Wat dat laatste betreft, werd in Etterbeek met succes een nieuw concept getest om de aansluitingen tussen de verschillende vervoerswijzen aan te kondigen. Het systeem zal weldra ook in andere stations worden uitgerold. Ook het informatiesysteem dat ervoor zorgt dat bussen wachten op reizigers die hun aansluiting dreigen te missen door een vertraagde trein, wordt binnenkort gemoderniseerd en bij de tijd gebracht.

Zowel bij de opmaak als de uitvoering van het vervoersplan van de NMBS wordt overlegd en informatie uitgewisseld met de gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen, zodat ze met name hun busdienstregeling beter kunnen afstemmen op het treinaanbod. Uiteindelijk bepalen die gewestelijke operatoren natuurlijk nog steeds zelf waar ze de vereiste voorrang geven aan

déplacements du quotidien. Elle harmonise également les conditions particulièrement avantageuses offertes aux jeunes, aux seniors et aux personnes bénéficiant de l'intervention majorée.

Quant au benchmarking sur la tarification, le ministre ne voit aucune difficulté à le faire suivre. Les jeunes et encore plus les seniors s'en sortent très bien.

Nouveaux produits

Quant au lancement de nouveaux produits (par exemple la suppression du supplément vélo aux heures creuses, notamment pour les jeunes ou les alternatives qui seraient à l'étude pour encourager la combinaison vélo-train) le plan Be Cyclist 2.0 va être soumis très prochainement au gouvernement. Comme le prévoit l'accord de gouvernement, la suppression du supplément vélo au regard de l'évaluation de la nouvelle grille tarifaire est analysée.

Vélos

Au sujet de la création de plus d'emplacements sécurisés pour les vélos aux abords des gares, l'accessibilité financière joue effectivement un rôle important.

La création de davantage de parkings vélo est prévue dans le plan Be Cyclist 2.0 et le nombre de gares avec des parkings sécurisés sera augmenté d'ici 2032.

Correspondances

En ce qui concerne les correspondances entre les trains et les bus, plusieurs outils existent. Le planificateur de la SNCB reprend notamment l'ensemble des horaires des opérateurs régionaux en temps réel. Des améliorations de l'information multimodale sont en cours de déploiement tant via les canaux digitaux que dans les gares. À ce dernier égard, un nouveau concept d'affichage des correspondances multimodales a été testé avec succès à Etterbeek et sera déployé dans d'autres gares de correspondance prochainement. Le système d'information permettant que les bus attendent les voyageurs en correspondance en cas de retard de train sera également prochainement modernisé et actualisé.

Tant lors de l'élaboration du plan de transport de la SNCB qu'en cours d'exécution, des concertations et des échanges d'information ont lieu avec les opérateurs régionaux, notamment pour leur permettre d'adapter les horaires des bus pour qu'ils soient en correspondance avec les trains. Il revient naturellement aux opérateurs régionaux de donner la priorité nécessaire aux

een vlotte aansluiting tussen bus en trein. De minister hoopt weliswaar dat de openbaredienstcontracten die thans in de maak zijn in Wallonië en Vlaanderen, oog hebben voor die onmisbare afstemming.

Daarnaast brengen werkgroepen met vertegenwoordigers van de NMBS en de gewestelijke operatoren de stations en stromen met multimodale reizigers in kaart, teneinde het vervoersaanbod waar nodig af te stemmen op een duidelijk vastgestelde behoefte. Dat werk is nog volop bezig.

Naast de vereiste coördinatie op operationeel vlak heeft de minister net zoals zijn gewestelijke ambtsgenoten de ambitie de context te scheppen om gezamenlijk een aantrekkelijk multimodaal vervoersaanbod uit te bouwen, door enerzijds een doordacht vervoersplan uit te werken en anderzijds de reizigers gebruiksvriendelijke en voordelige multimodale producten aan te bieden. Een rit van deur tot deur met één ticket, dat moet het doel zijn.

Autonome treinen

De minister is voorstander van de invoering van technologie voor autonome treinen en autonome schepen. De vakbonden zullen niet alles steunen, maar autonome vervoersmodi bieden voordelen.

Wat betreft de studie waarnaar in het regeerakkoord wordt verwezen, weet niemand over welke studie het gaat. Dat gezegd zijnde, de minister kan wel een dergelijke studie opstarten om het denkproces over dit onderwerp te ondersteunen.

2. Weg

Databank veelplegers – strijd tegen veelplegers

De ministers bevoegd voor Mobiliteit, Justitie en Binnenlandse Zaken bereiden momenteel een nota voor aan de regering met een duidelijk mandaat voor dit prioritaire dossier op het vlak van verkeersveiligheid. Door een goede samenwerking kan een solide databank worden opgesteld om recidivisten die de verkeersveiligheid in gevaar brengen te bestrijden.

Samen met het kabinet Justitie werden voorbereidingen getroffen om de juridische en technische aspecten uit te klaren. Op basis daarvan is een nota opgesteld om voor te leggen op de Ministerraad. Deze nota werd vorige week gefinaliseerd en bezorgd aan de collega bevoegd voor Justitie. Zodra deze gevalideerd wordt, zal de nota voorgelegd worden aan de Ministerraad. Daarin

correspondances entre les bus et les trains. J'espère que les contrats de service public en cours d'élaboration tant en Wallonie qu'en Flandre veilleront à ce que ce travail d'alignement indispensable soit fait.

Il existe par ailleurs des groupes de travail spécifiques entre la SNCB et les opérateurs régionaux pour identifier les gares et les flux de voyageurs en correspondance afin de faire évoluer l'offre de transport là où cela répond à des besoins clairement identifiés. Ce travail est toujours en cours.

Au-delà de la nécessaire coordination sur le plan opérationnel, mon ambition, comme celle de mes collègues régionaux, est de créer les conditions pour élaborer conjointement une offre de transport multimodale attractive tant en ce qui concerne le plan de transport qu'en ce qui concerne la mise à disposition de produits multimodaux simples d'utilisation et avantageux pour les voyageurs. Un voyage de porte à porte et un billet, tel doit être l'horizon.

Trains autonomes

Le ministre est favorable à l'introduction de technologies pour les trains autonomes et les navires autonomes. Les organisations syndicales ne soutiendront pas tout, mais les modes de transport autonomes présentent des avantages.

En ce qui concerne l'étude mentionnée dans l'accord de gouvernement, nul ne sait à quelle étude il est fait référence. Cela étant, le ministre peut lancer une telle étude afin de soutenir la réflexion sur ce sujet.

2. Route

Banque de données "récidive" – lutte contre les multirécidivistes

Les ministres compétents pour la Mobilité, la Justice et l'Intérieur préparent actuellement une note à l'attention du gouvernement, avec un mandat clair pour ce dossier prioritaire en matière de sécurité routière. Grâce à une bonne collaboration, une base de données solide pourra être mise en place afin de lutter contre les récidivistes qui mettent en danger la sécurité routière.

En concertation avec le cabinet de la Justice, des préparatifs ont eu lieu afin de clarifier les aspects juridiques et techniques. Sur cette base, une note a été rédigée en vue d'être soumise au Conseil des ministres. Cette note a été finalisée la semaine dernière et transmise à la collègue compétente pour la Justice. Dès qu'elle sera validée, elle sera soumise au Conseil des ministres. Les

zijn de volgende stappen beschreven, met onder meer de oprichting van de juridische en technische werkgroep.

Het is absoluut de bedoeling voortgang te maken in dit dossier, waarbij zowel de databank opgericht moet worden maar ook de gepaste maatregelen kunnen opgelegd worden. Een samenwerking met Justitie en Binnenlandse Zaken zijn noodzakelijk. Er zijn geen aanwijzingen dat er hier onvoldoende samenwerking mogelijk zou zijn.

Wat betreft de kwestie van de steps houdt de minister rekening met de adviezen die zijn uitgebracht over de wetsvoorstellen en hij zal binnenkort een ontmoeting hebben met de sector om evenredige maatregelen voor te stellen. Het is essentieel om op Europees niveau samen te werken, daarom heeft de minister tijdens de laatste Europese Raad een punt over deze kwestie ondersteund.

Wie zal de kosten dragen voor de veelplegersdatabank? In het actieplan van het verkeersveiligheidsfonds worden deze posten voorzien. Het verkeersveiligheidsfonds wordt beheerd door een stuurcomité met vertegenwoordigers van Justitie, Mobiliteit en Binnenlandse Zaken (politie).

Timing gegevensbank van recidivisten

Zodra de minister van Justitie de gezamenlijke nota voor de Ministerraad valideert, kunnen worden gestart met de werkgroepen om de juridische en technische uitdagingen te bepalen. Hopelijk krijgt men voor het zomerreces een duidelijk van deze uitdagingen en de werkzaamheden die uitgevoerd moeten worden. Tegen dan zal ook een duidelijke timing opgesteld kunnen worden.

Opleidingen in het kader van de strijd tegen recidivisten

Wat betreft de opleidingen moeten zowel met Justitie als de gewesten nog gesprekken gevoerd worden. De minister is van plan op een van de volgende minister-raden de oprichting van een juridische en technische werkgroep te bepleiten. Binnen deze werkgroepen zullen ook de aspecten van de opleiding verder uitgewerkt moeten worden.

Blokkering van het rijbewijs

Deze mogelijkheid wordt onderzocht en zal eenvoudiger zal worden wanneer het digitale rijbewijs in overeenstemming met de rijbewijsrichtlijn van kracht wordt.

étapes suivantes y sont décrites, notamment la création d'un groupe de travail juridique et technique.

Le ministre a la ferme intention de progresser dans ce dossier, tant en ce qui concerne la création de la base de données que la possibilité d'imposer des mesures appropriées. Une collaboration avec la Justice et l'Intérieur est indispensable. Rien n'indique qu'une coopération insuffisante serait à craindre à cet égard.

En ce qui concerne la question des trotinettes, le ministre tient compte des avis rendus sur les propositions de loi et rencontrera prochainement le secteur afin de proposer des mesures proportionnées. Il est essentiel de coopérer au niveau européen; le ministre a d'ailleurs soutenu un point relatif à cette question lors du dernier Conseil européen.

Qui supportera les coûts de la banque de données "récidive"? Ces postes sont prévus dans le plan d'action du Fonds pour la sécurité routière. Ce Fonds est géré par un comité de pilotage composé de représentants de la Justice, de la Mobilité et de l'Intérieur (police).

Calendrier de la banque de données "récidive"

Dès que la ministre de la Justice validera la note conjointe destinée au Conseil des ministres, les groupes de travail pourront être lancés afin de déterminer les défis juridiques et techniques. L'objectif est, si possible avant la pause estivale, d'obtenir une vision claire de ces défis et des travaux à réaliser. À ce moment-là, un calendrier précis pourra également être établi.

Formations dans le cadre de la lutte contre les récidivistes

En ce qui concerne les formations, des discussions doivent encore avoir lieu tant avec la Justice qu'avec les Régions. Le ministre entend plaider lors d'un prochain Conseil des ministres pour la création d'un groupe de travail juridique et technique, au sein duquel les aspects relatifs à la formation devront également être approfondis.

Blocage du permis de conduire

Cette possibilité est à l'étude et deviendra plus simple lorsque le permis de conduire numérique, conforme à la directive relative au permis de conduire, entrera en vigueur.

Alcohollimieten

Een verlaging van de alcohollimieten is niet overeengekomen in het regeerakkoord. De minister is voorstander van deze maatregelen en er zijn een aantal verstrengingen is de aanpak van overtreeders. Zo staat er in het wetsontwerp voor de nieuwe strafwet met betrekking tot het verkeer, momenteel bij de Raad van State, om bij herhaling van een intoxicatie van minstens 0,35 mg/l (0,8 promille) een alcoholslot op te leggen, tenzij de rechter er gemotiveerd van afwijkt. Daarnaast zal de beveiligingsmaatregel van het tijdelijk rijverbod geüniformeerd worden op 12 uur, onafhankelijk van de graad van intoxicatie (vandaag 2, 3, 6 en 12 uur).

Het College van procureurs-generaal en de minister van Justitie hebben een richtlijn klaar om het rijbewijs 15 dagen in te trekken vanaf een intoxicatie van 0,35 mg/l (0,8 promille). Men herinnert zich dat voor professionele en beginnende chauffeurs er een verlaagde limiet is van 0,09 mg/l (0,2 promille).

Mobiele telefoon aan het stuur

Ondanks alle preventieve en repressieve acties die de federale overheid en de regio's vandaag al ondernemen, blijft dit een hardnekkig probleem. Zelfs een strenge aanpak in sommige gerechtelijke arrondissementen blijkt niet de gewenste verbetering te brengen. Om een echte gedragswijziging te bewerkstelligen, zal men de pakkans drastisch moeten verhogen. Dit zal gebeuren door de vaststellingen efficiënter te laten verlopen met de inzet van camera's.

Daarvoor moeten wel nog wijzigingen in de wetgevende kaders aangebracht worden en zijn databescherming en privacy een aandachtspunt. Op 19 maart 2026 start een werkgroep om de wetswijzigingen voor te bereiden en de operationalisering mogelijk te maken.

De systemen in Nederland en Australië hebben voldoende garanties voor dataprotectie omdat deze, net zoals flitscamera's, de gegevens intern verwerken, zonder connectie met externe servers. Daarnaast worden er geen opnamen gemaakt indien er geen mogelijke overtreding gedetecteerd wordt door het systeem. Voor alle mogelijke overtredingen worden de data en opnamen beveiligd bewaard zodat de bevoegd persoon ze kan visioneren.

Limites d'alcoolémie

L'accord de gouvernement ne prévoit pas de réduction des limites d'alcoolémie. Le ministre est favorable à de telles mesures et plusieurs durcissements sont prévus dans la répression des contrevenants. Ainsi, le projet de loi concernant le droit pénal de la circulation routière, actuellement soumis au Conseil d'État, prévoit qu'en cas de récurrence d'une intoxication d'au moins 0,35 mg/l (0,8 pour mille), un éthylotest antidémarrage soit imposé, sauf décision motivée contraire du juge. En outre, la mesure de sûreté consistant en une interdiction temporaire de conduire sera uniformisée à 12 heures, indépendamment du degré d'intoxication (aujourd'hui 2, 3, 6 ou 12 heures).

Le Collège des procureurs généraux et la ministre de la Justice disposent d'une directive prévoyant le retrait du permis pour 15 jours à partir d'une intoxication de 0,35 mg/l (0,8 pour mille). Il est rappelé que pour les conducteurs professionnels et débutants, la limite est abaissée à 0,09 mg/l (0,2 pour mille).

GSM au volant

Ce problème persiste malgré toutes les mesures préventives et répressives déjà prises par l'autorité fédérale et les Régions. Même l'approche stricte adoptée dans certains arrondissements judiciaires ne permet pas d'obtenir les améliorations souhaitées. Pour parvenir à un véritable changement de comportement, il convient d'augmenter considérablement les chances d'être pris en rendant les constatations plus efficaces grâce à l'utilisation de caméras.

À cet effet, il faudra modifier les cadres législatifs en tenant compte de la protection des données et de la vie privée. Un groupe de travail chargé de préparer les modifications législatives et de permettre leur mise en œuvre entamera ses travaux le 19 mars 2026.

Les systèmes mis en place aux Pays-Bas et en Australie offrent des garanties suffisantes en matière de protection des données car, tout comme les radars, ils traitent les données en interne, sans être connectés à des serveurs externes. De plus, aucun enregistrement n'est effectué si le système ne détecte aucune infraction potentielle. Les données et enregistrements afférents aux infractions éventuelles sont conservés de manière sécurisée afin que la personne compétente puisse procéder au visionnage.

ANPR-camera's voor GSM-detectie

Dit staat in het regeerakkoord. Technisch zal het echter niet mogelijk zijn om alle ANPR-camera's te gebruiken voor deze controle. De systemen die in andere landen gebruikt worden, zijn camera's die hiervoor specifiek ontworpen zijn. Wel hebben die camera's ook een ANPR-functie.

Hoe artificiële intelligentie gebruiken bij de controle van de GSM aan het stuur? Dit is een software die een eerste selectie maakt, het is de bevoegde persoon die de beelden moet visioneren die uiteindelijk beslist over het al-dan-niet duidelijk in overtreding te zijn. De beelden worden niet bewaard indien er geen mogelijke overtreding is.

Lachgas

Aan de universiteit van Maastricht wordt wetenschappelijk onderzoek gedaan naar het opsporen van lachgas. Vooralsnog zijn de mogelijke methodes nog vrij omslachtig en daardoor moeilijk uit te rollen. Lachgas heeft een zeer kortstondig effect, van soms maar enkele minuten. Volgens het lopende onderzoek duurt het evenwel langer om de aanwezigheid ervan op te sporen.

Zonder bijkomend wetenschappelijk bewijs is het echter te vroeg te bepalen welke methode met een grote mate van betrouwbaarheid de aanwezigheid van lachgas zou kunnen opsporen.

De overheid volgt de evolutie van de situatie samen met Vias institute op.

Puntenrijbewijs

Dat is niet in het regeerakkoord opgenomen. Het project is gericht tegen veelplegers en kadert, zoals hierboven al aangegeven, binnen het reeds vermelde gegevenscentralisatieproces.

Specifieke opleidingen voor jongeren

Voor de opleiding van jongeren en beginnende autobestuurders zijn de gewesten bevoegd. Opleidingen ter zake als strafalternatief zijn een zaak van de rechter. Het respectieve kader voor de alternatieve opleidingen en voor de opleidingen die zich tot veelplegers richten, zullen bij koninklijk besluit worden vastgelegd.

Daarover zal overleg worden gepleegd met de gewesten, die daarover een advies moeten uitbrengen.

Recours aux caméras ANPR pour détecter l'utilisation du GSM

Cette mesure est prévue dans l'accord de gouvernement. Il ne sera toutefois pas techniquement possible d'utiliser toutes les caméras ANPR pour effectuer ce contrôle. Les systèmes mis en place dans d'autres pays sont des caméras spécialement conçues à cet effet. Ces caméras ont également une fonction ANPR.

Comment mettre l'intelligence artificielle à profit pour contrôler l'utilisation du GSM au volant? Une première sélection est effectuée par un logiciel. Les images sont ensuite visionnées par la personne compétente, qui décide en fin de compte s'il y a ou non infraction manifeste. Les images ne sont pas conservées s'il n'y a pas d'infraction potentielle.

Protoxyde d'azote

Des recherches scientifiques sont menées à l'université de Maastricht sur la détection du protoxyde d'azote. Ces méthodes sont actuellement encore très fastidieuses et ne peuvent être mises en œuvre. Les effets du protoxyde d'azote sont très brefs, parfois même de quelques minutes seulement. Selon les recherches en cours, la détection prendrait un peu plus de temps.

Il est toutefois encore trop tôt pour se prononcer, sans preuves scientifiques supplémentaires, sur la méthode permettant de détecter le gaz hilarant sur le terrain avec une grande fiabilité.

Les autorités suivent l'évolution de la situation en collaboration avec VIAS.

Permis à points

Cela ne fait pas partie de l'accord de gouvernement. Le projet consiste à lutter contre les récidivistes dans le cadre d'un processus qui prévoit la centralisation des données comme déjà explicité plus haut.

Formations spécifiques pour les jeunes

La formation des jeunes et des conducteurs débutants relève de la compétence des régions. Les formations, qui constituent une alternative à d'autres sanctions, sont imposées par la Justice. En ce qui concerne les formations alternatives et les formations dans le cadre de l'approche des multirécidivistes, les cadres seront fixés dans un arrêté royal.

Ce point fera l'objet d'une concertation avec les régions, qui devront émettre un avis à ce sujet.

Maatregelen met een impact op de verkeersveiligheid

Deze maatregelen zullen worden opgenomen in het verkeersveiligheidsplan 2026-2030 en tijdens de Staten-Generaal Verkeersveiligheid.

E-steps

De minister steunt het principe van het voorstel van resolutie met het oog op het sluiten van een samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en de gewesten betreffende de goedkeuring van meettoestellen gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten, teneinde de snelheidshandhaving van lichte elektronische voertuigen te verbeteren (DOC 56 1258/001).

Inzake helmplicht zij aangestipt dat dit een nationale reglementering betreft.

De benchmarking wordt uitgevoerd en vormt een basis om een beslissing te nemen in dit dossier.

Dieselloertuigen

De transport- en logistieke sector rekent nog steeds sterk op de terugvordering van een deel van de accijnzen op diesel, temeer omdat zij van mening is dat er momenteel weinig bruikbare alternatieven op de markt zijn. Vivaldi heeft een geleidelijke vermindering van deze terugvordering doorgevoerd. Het regeerakkoord voorziet in een voortzetting van deze vermindering van het terugbetalingspercentage, maar bepaalt uitdrukkelijk dat een concurrentievoordeel ten opzichte van de buurlanden, met name Frankrijk, moet worden gehandhaafd. Ik denk dat deze richtlijn de sector gerustgesteld heeft (en het is onze bedoeling dat toekomstige maatregelen binnen dit kader worden genomen).

Fiscale vergroening van de mobiliteit

Wanneer men de hele levensduur bekijkt, zijn elektrische voertuigen nu al minder duur dan voertuigen met een verbrandingsmotor. Door de elektrificatie van de bedrijfswagenparken wordt de basis gelegd voor de uitrol van een elektrificatie op grotere schaal, vooral omdat daardoor de installatie van laadpalen over het hele grondgebied in een stroomversnelling zal geraken. Het meest recente driemaandelijks monitoringrapport van Statbel inzake de vergroening van het bedrijfswagenpark bevestigt dat vooral auto's die weinig uitstoten, in de bedrijfswagenparken populairder zijn geworden; het aandeel elektrische auto's daarin zou zijn gestegen van

Mesures ayant un impact sur la sécurité routière

Ces mesures seront intégrées dans le plan de sécurité routière 2026-2030 et dans le cadre des États généraux de la sécurité routière.

Trottinettes électriques

Le ministre soutient le principe de la proposition de résolution demandant la conclusion d'un accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions concernant l'homologation des instruments de mesure utilisés pour contrôler le respect de la loi relative à la police de la circulation routière et de ses arrêtés d'exécution, afin d'améliorer le contrôle de la vitesse des véhicules électroniques légers (DOC 56 1258/001).

En ce qui concerne le port obligatoire du casque, il convient de noter qu'il s'agit d'une réglementation nationale.

Le *benchmarking* est en cours et servira de base à la prise de décision dans ce dossier.

Véhicules diesel

Le secteur du transport et de la logistique compte toujours fortement sur la restitution d'une partie des accises sur le diesel, d'autant qu'il estime qu'il existe actuellement peu d'alternatives viables sur le marché. La Vivaldi a mis en œuvre une réduction progressive de cette restitution. L'accord de gouvernement prévoit la poursuite de cette réduction du taux de remboursement, tout en indiquant expressément qu'il faut maintenir un avantage compétitif par rapport aux pays voisins, notamment la France. Le ministre estime que cette directive a rassuré le secteur (et l'objectif est de veiller à ce que les mesures à venir s'inscrivent dans ce cadre).

Verdissement fiscal de la mobilité

Sur l'ensemble de la durée de vie, les véhicules électriques sont déjà moins chers que les véhicules thermiques. L'électrification de la flotte automobile chez les entreprises permet de créer les bases pour une électrification plus large, notamment parce qu'elle permet le développement accéléré des bornes de recharge sur tout le territoire. Le dernier monitoring trimestriel de l'ONSS sur le verdissement du parc de voiture de fonction confirme que les voitures à faibles émissions ont particulièrement gagné en attractivité parmi les voitures de fonction puisque selon ce rapport, la part des véhicules électriques dans le parc des voitures de fonction

minder dan 5 % in het eerste kwartaal van 2022 naar meer dan 30 % in het derde kwartaal van 2025.

Tegelijk heeft de federale regering beslist om de accijnzen op benzine en diesel te verhogen en op Europees niveau wordt vanaf 2028 een koolstoftaks op brandstoffen ingevoerd. Gelet op dat kader wordt op het federale niveau niet in bijkomende maatregelen voorzien ter bevordering van de elektrificatie van het wagenpark. Wat de andere marktsegmenten betreft (bestelwagens en vrachtwagens), zijn er echter wel bijkomende maatregelen nodig ter bevordering van de elektrificatie.

Sociale leasing

In het regeerakkoord staat dat de regering een ondersteuningsmechanisme inzake sociale leasing van elektrische voertuigen zal onderzoeken. De bezorgde gezamenlijke nota van de FOD Volksgezondheid en de FOD Mobiliteit wordt momenteel grondig onderzocht door het kabinet van de minister.

Het doel ervan is te evolueren naar een servicegerichte, multimodale en inclusieve mobiliteit, die de collectieve efficiëntie maximaliseert en tegelijkertijd de ecologische voetafdruk verkleint. Sociale leasing is een instrument dat perfect in die logica past: er moet voor worden gezorgd dat ook wie minder verdient toegang krijgt tot elektrische vervoersmodi.

Sociale leasing zou dan ook zo breed mogelijk moeten kunnen worden toegepast en mag niet alleen beperkt blijven tot elektrische auto's, zoals in Frankrijk. Er moet met de specifieke geografische kenmerken rekening worden gehouden: in België bedraagt de mediane afstand tussen woon- en werkplaats 12,6 kilometer. Voor verplaatsingen van die afstand kan een elektrische fiets uitkomst bieden.

De minister wil een beroep doen op deskundigen en inzonderheid op academici en vertegenwoordigers van de sectoren en de sociale partners om een mechanisme uit te werken dat het best aansluit bij de Belgische realiteit.

MyBike

De kosten van het MyBike-systeem werden voornamelijk gemaakt bij de lancering van het platform in het kader van een samenwerkingsakkoord met de gewesten. De ambities voor 2040 zijn besproken met de fietssector, waarvan de fietshandelaars deel uitmaken. Bovendien zullen de gewesten ook het bewustzijn vergroten om het gebruik van de MyBike-sticker te stimuleren. Momenteel moet het cijfer van +/- 15 % teruggevonden fietsen dankzij

est passée de moins de 5 % au 1^{er} trimestre 2022 à plus de 30 % au 3^e trimestre 2025.

En parallèle, le gouvernement fédéral a décidé d'augmenter les accises sur l'essence et le diesel, et au niveau européen, une taxe carbone sur les carburants sera mise en place à partir de 2028. Étant donné ce cadre, nous n'envisageons pas de mesures supplémentaires au niveau fédéral pour promouvoir l'électrification du parc de voitures. Toutefois, sur d'autres segments du marché, tels que les camionnettes et les camions, des mesures supplémentaires sont nécessaires pour encourager l'électrification.

Le leasing social

L'accord de gouvernement mentionne l'examen d'un mécanisme de soutien pour le leasing social de véhicules électriques. Le SPF Santé publique et le SPF Mobilité ont transmis une note conjointe que l'équipe du ministre est en train d'analyser avec attention.

Son objectif est d'avancer vers une mobilité servicielle, multimodale et inclusive, qui maximise l'efficacité collective tout en réduisant l'empreinte carbone des transports. Le leasing social est un instrument qui s'intègre parfaitement dans cette logique – il faut permettre aux travailleurs aux revenus les plus modestes d'avoir accès financièrement à des modes de déplacement électriques.

Par conséquent, ce dispositif devrait pouvoir être appliqué le plus largement possible, sans se limiter aux seules voitures électriques, comme c'est le cas en France. Les spécificités géographiques doivent être prises en compte: en Belgique, la distance médiane entre le domicile et le lieu de travail est de 12,6 kilomètres. Au vu de cette distance, le vélo électrique peut être utile pour se déplacer par exemple.

Le ministre souhaite s'entourer d'experts pour travailler sur le sujet et notamment des universitaires et des représentants des secteurs et des partenaires sociaux pour conceptualiser un mécanisme qui soit le plus adapté à la réalité belge.

MyBike

Les coûts afférents au système MyBike ont été principalement engagés lors du lancement de la plateforme dans le cadre d'un accord de coopération avec les Régions. Les ambitions pour 2040 ont été examinées en concertation avec le secteur du vélo, dont font partie les vendeurs de vélos. Par ailleurs, les Régions sensibiliseront le public afin d'encourager l'utilisation de l'autocollant MyBike. Actuellement, le chiffre de +/- 15 %

het systeem nog evolueren en het aantal geregistreerde fietsen volgt een belangrijke stijgende curve sinds de inwerkingtreding, met bijna 200.000 geregistreerde fietsen op dit moment.

Autonome voertuigen

Wat de autonome voertuigen betreft, wil de minister zoveel mogelijk tests in alle gewesten. Vooralsnog loopt er slechts één test, in het Vlaams Gewest, in Leuven. Er zijn wel al tests uitgevoerd op andere plaatsen, waaronder de haven van Antwerpen en Brussels Airport. De testlocatie wordt gekozen door de privéspelers zelf. Vervolgens dienen ze een aanvraag in bij de FOD Mobiliteit en Vervoer en bij de bevoegde gewestelijke administratie.

De autonome voertuigen vallen onder verschillende beleidsniveaus. Daarom is in 2025 op initiatief van de minister de interfederale groep autonome voertuigen opnieuw bijeengekomen om een regelgevend kader voor het testen van autonome voertuigen vast te stellen, maar ook om overeenstemming te bereiken over de gebruiksvoorwaarden voor gehomologeerde autonome voertuigen. Binnen die groep werken deskundigen momenteel aan een actualisering van de procedure voor de goedkeuring van testen van autonome voertuigen en aan een analyse van mogelijke juridische belemmeringen voor het in het verkeer brengen van gehomologeerde autonome voertuigen.

Het autonome voertuig is spijttechnologie, en België zou daarin een voortrekkersrol moeten spelen. In het raam daarvan heeft de minister ervoor gezorgd dat België zich aansluit bij het door Frankrijk gelanceerde grensoverschrijdende *test bed*. In het raam daarvan zal een werkgroep zich buigen over het uittekenen van een geharmoniseerd raamwerk van technische voorschriften om de veiligheid van die voertuigen te waarborgen. De overheid volgt ook de werkzaamheden van de UNECE en de Europese Unie in dit dossier op, aangezien de technische regels op dat niveau zijn vastgelegd.

Naast de gewestelijke mobiliteitsministers zullen ook andere federale ministers moeten worden betrokken bij de ontwikkeling van een regelgevend raamwerk voor autonome voertuigen. Zulks geldt voor de minister van Justitie, onder meer wanneer het gaat om de burgerlijke aansprakelijkheid bij ongevallen. Bovendien hebben de diensten van de minister over dit dossier al contact gehad met de FOD Mobiliteit en Vervoer.

de vélos retrouvés grâce au système doit encore évoluer et le nombre de vélos enregistrés suit une courbe ascendante importante depuis son entrée en vigueur, avec près de 200.000 vélos enregistrés à ce jour.

Véhicules autonomes

Concernant les véhicules autonomes, le ministre souhaite que des tests aient lieu le plus possible dans toutes les régions, mais actuellement il n'y a qu'un test à Louvain, en Région flamande, en cours. Cependant, il y a déjà eu des tests à d'autres endroits, dont au port d'Anvers et à Brussels Airport. Concernant le lieu du test, les acteurs privés choisissent où ils veulent mettre en place leur test, puis en font la demande auprès du SPF Mobilité et Transport ainsi qu'auprès de l'administration régionale compétente.

Les véhicules autonomes touchent différents niveaux de pouvoir. C'est pourquoi, dès 2025, le ministre a relancé le groupe interfédéral sur la mobilité autonome afin d'établir un cadre réglementaire relatif aux tests des véhicules autonomes mais également pour se mettre d'accord sur les conditions d'utilisation des véhicules autonomes homologués. C'est au sein de ce groupe que des experts sont en train de mettre à jour le processus d'autorisation pour mettre en place les tests de véhicules autonomes et d'analyser les éventuels obstacles juridiques à la mise en circulation de véhicules autonomes homologués.

Le véhicule autonome représente une technologie d'excellence, et il est souhaitable que la Belgique y joue un rôle moteur. C'est dans cette logique que le ministre a fait en sorte que la Belgique intègre le *testbed* transfrontalier lancé par la France, qui prévoit la création d'un groupe de travail dédié à la définition d'un cadre harmonisé des prescriptions techniques visant à garantir la sécurité des véhicules. L'administration suit également les travaux de l'UNECE et de l'Union européenne dans ce dossier car les règles techniques sont définies à ce niveau.

Toute comme les ministres régionaux de la mobilité, d'autres ministres fédéraux devront être inclus dans le développement d'un cadre réglementaire des véhicules autonomes. C'est le cas de la ministre de la Justice, entre autres sur la question de la responsabilité civile en cas d'accident. Par ailleurs, son administration a déjà eu des contacts avec le SPF Mobilité et Transports concernant ce dossier.

3. Luchtvaart

Vliegwet

De regering heeft met Kerstmis besloten, zoals voorzien in de regeringsverklaring, een werkgroep op te richten om een wetgevend kader voor vliegroutes en vliegprocedures uit te werken. Deze werkgroep zal, naast vertegenwoordigers van alle regeringspartijen, vertegenwoordigers van de regio's en internationale experts uit de buurlanden bevatten. De bedoeling is uit de ervaringen van de buurlanden te leren om een sluitende regeling uit te werken die voldoende transparant en objectief is, om in de toekomst vliegroutes en vliegprocedures vast te stellen. Op basis van de input van de werkgroep zal een wetsontwerp aan het Parlement worden voorgelegd.

In het verleden hebben vorige regeringen ook al geprobeerd om een vliegwet op te stellen, maar die pogingen zijn mislukt, enerzijds omdat er onvoldoende draagvlak bestond, anderzijds omdat de aanzetten al probeerden om de routes en procedures zelf vast te leggen in de vliegwet. Dat is geen goede methode is, want het gaat hier om een uitermate technische materie die het best aan de administratie wordt overgelaten en die overigens moet kunnen worden aangepast aan veranderde omstandigheden. Om de problemen te vermijden die eerdere aanzetten om tot een vliegwet te komen hebben doen mislukken, te vermijden, is het raadzaam om de werkzaamheden van de werkgroep te focussen op de methodologie die moet worden toegepast om vliegroutes en procedures te bepalen.

Dat zijn dus criteria (veiligheid, operationele vereisten, luchthavencapaciteit, volksgezondheid) die skeyes en de FOD zullen leiden om de beslissingen voor te bereiden. Wenselijk is dat de betrokken gebieden voldoende betrokken worden bij de besluitvorming en dat daarover voldoende gecommuniceerd wordt.

De opstart van deze werkgroep wordt voorbereid. Er moeten deskundigen in het buitenland worden aangezocht, de regio's moeten worden uitgenodigd om deel te nemen, en ondersteuning van de werkgroep is op technisch en juridisch vlak nodig – er wordt gedacht aan een openbare aanbesteding. Het zal dus nog enkele maanden in beslag nemen alvorens de werkgroep effectief van start kan gaan. De werkgroep zal allicht geen lange tijd nodig hebben om tot een conclusie te komen, maar het wetsontwerp zal dus nog aan het Parlement moeten worden voorgelegd.

3. Aviation

Loi sur le trafic aérien

Comme le prévoit la déclaration gouvernementale, le gouvernement a décidé à Noël de créer un groupe de travail chargé d'élaborer un cadre législatif pour les routes aériennes et les procédures de vol. Outre des représentants de tous les partis du gouvernement, ce groupe de travail comprendra des représentants des régions et des experts internationaux des pays voisins. L'objectif est de tirer les leçons de l'expérience de nos voisins afin d'élaborer une réglementation cohérente, suffisamment transparente et objective, pour pouvoir définir à l'avenir les routes et les procédures aériennes. Sur la base des contributions du groupe de travail, un projet de loi sera soumis au Parlement.

Les gouvernements précédents avaient déjà tenté d'élaborer une loi sur le trafic aérien, mais ces tentatives se sont soldées par un échec, d'une part parce qu'elles ne bénéficiaient pas d'un soutien suffisant, et d'autre part parce qu'elles visaient à fixer les routes et les procédures dans la loi sur la navigation aérienne. Ce n'est pas la bonne méthode, car il s'agit d'une matière extrêmement technique qu'il est préférable de confier à l'administration et qui doit d'ailleurs pouvoir être adaptée à l'évolution des circonstances. Afin d'éviter que les problèmes qui ont fait échouer les précédentes tentatives d'élaboration d'une loi sur le trafic aérien se posent à nouveau, il se recommande de concentrer les travaux du groupe de travail sur la méthodologie à appliquer pour déterminer les routes et les procédures de vol.

Il s'agit donc de critères (sécurité, exigences opérationnelles, capacité aéroportuaire, santé publique) qui guideront skeyes et le SPF dans la préparation des décisions. Il est souhaitable que les zones concernées soient suffisamment associées à la prise de décision et que la communication à ce sujet soit suffisante.

La mise en place de ce groupe de travail est en cours de préparation. Il conviendra de faire appel à des experts étrangers, d'inviter les régions à participer et d'apporter un soutien technique et juridique au groupe de travail – une adjudication publique est envisagée. Il faudra donc encore quelques mois avant que le groupe de travail puisse effectivement démarrer ses travaux. Il ne devrait pas avoir besoin de beaucoup de temps pour parvenir à une conclusion, mais le projet de loi devra encore être soumis au Parlement.

PBN

Alle mogelijkheden om het probleem rond geluids-overlast aan te pakken, zonder af te wijken van de veiligheidseisen, worden momenteel onderzocht door skeyes en ook door het DGLV. Het DGLV kreeg inderdaad de opdracht om een analyse uit te voeren om na te gaan welke benaderingen mogelijk zijn die zowel voldoen aan de PBN-normen als aan de operationele eisen. Er zal dus contact worden opgenomen met de luchtvaartmaatschappijen, skeyes en ook Brussels Airport. Het doel van deze studie is niet om de luchtvaartwetgeving te vervangen, maar om alle mogelijkheden te onderzoeken. De resultaten van deze DGLV-studie worden in april verwacht.

Wat de aspecten van de luchtvaart zelf betreft, staat de minister voortdurend in contact met skeyes, dat hiervoor verantwoordelijk is.

Wat de termijnen betreft, dient men te beseffen dat een routewijziging minimaal 18 maanden in beslag neemt. Naast de publicatietermijnen is er ook een grondige risicoanalyse nodig, wat een termijn verklaart die voor de omwonenden misschien lang lijkt, maar die opnieuw gebaseerd is op de dwingende noodzaak om veiligheid centraal te stellen in de beslissingen.

Overvliegende vliegtuigen

Volgens informatie van de ombudsman en Leefmilieu Brussel werden er voor bijvoorbeeld de maand augustus voor de 1060 op baan 07L uitgevoerde landingen 64 processen-verbaal opgesteld wegens overtreding van de geluidsnormen, zijnde 6,5 %. Dat ligt nog ver van 90 %.

Boeten en dwangsommen

Wat betreft de specifieke kwestie van de dwangsommen die van de Belgische Staat worden geëist, kan alleen maar worden vastgesteld dat het debat zich meestal toespitst op de naleving van het PRS dat van toepassing is op de luchthaven Brussel-Nationaal, op basis van eenzijdige vaststellingen van de klagers. Deze vaststellingen lijken soms betwistbaar, aangezien de luchtverkeersleider zelf het best geplaatst is om dit te doen. Ook hier was skeyes tot nu toe echter afwezig in de debatten; daarom leek het de minister nuttig om skeyes ook een stem te geven in de debatten over de opeisbaarheid van dwangsommen.

Het Hof van beroep te Brussel heeft op 14 april 2025 een arrest gewezen. Dit arrest in hoger beroep bevestigde het vonnis in eerste aanleg, behalve wat betreft de opgelegde dwangsommen, wat

PBN

Toutes les possibilités permettant de résoudre le problème des nuisances sonores, sans déroger aux exigences de sécurité sont actuellement étudiées par skeyes et par la DGTA. Cette dernière a en effet été chargée d'analyser la situation afin d'identifier les approches possibles qui répondent à la fois aux normes de la navigation basée sur la performance (PBN) et aux exigences opérationnelles. À cet effet, des contacts seront pris avec les compagnies aériennes, skeyes et Brussels Airport. L'objectif de cette étude n'est pas de remplacer la législation aérienne, mais d'examiner toutes les possibilités. Les résultats de cette étude de la DGTA sont attendus en avril.

En ce qui concerne les aspects liés au secteur aérien proprement dit, le ministre est en contact permanent avec skeyes, qui en est responsable.

En ce qui concerne les délais, il faut bien comprendre qu'un changement de route prend 18 mois au minimum. Outre les délais de publication, une analyse approfondie des risques est également nécessaire, ce qui explique le délai – qui peut sembler long pour les riverains –, mais qui, de nouveau, répond à la nécessité impérieuse de placer la sécurité au cœur des décisions.

Le survol

Selon les informations du médiateur et de Bruxelles Environnement, pour le mois d'août, par exemple, sur 1060 atterrissages en 07L, 64 procès-verbaux pour infraction aux normes de bruit ont été dressés, soit 6,5 %. On est loin des 90 %.

Amendes et astreintes

En ce qui concerne la question spécifique des astreintes réclamées à l'État belge, force est de constater que le débat se concentre généralement sur le respect du système d'utilisation préférentielle des pistes (*Preferential Runway System – PRS*) applicable à l'aéroport de Bruxelles-National, sur la base de constatations unilatérales des plaignants. Ces constatations semblent parfois contestables, étant donné que le contrôleur aérien est le mieux placé pour décider ce qu'il convient de faire. Là encore, skeyes était jusqu'à présent absente des débats; c'est pourquoi le ministre a jugé utile de lui permettre également de prendre part aux débats sur l'exigibilité des astreintes.

La Cour d'appel de Bruxelles a rendu un arrêt le 14 avril 2025. Cet arrêt en appel a confirmé le jugement en première instance, sauf en ce qui concerne les astreintes infligées, lesquelles ont donc dû être

betekende dat deze moesten worden terugbetaald. Er werd geen cassatieberoep ingesteld en de gemeenten die van de dwangsommen hadden geprofiteerd, hebben de ontvangen bedragen loyaal terugbetaald aan de Federale Staat.

Digitale torens

skeyes beheert via zijn digitale torens in de regio Namen de luchtverkeersleiding voor Liège Airport en Brussels South Charleroi Airport. skeyes onderzoekt momenteel de mogelijkheid om een dergelijke infrastructuur in te zetten voor de luchtverkeersleiding van de Vlaamse regionale luchthavens, maar op dit moment is er nog niets concreets en heeft de beheerder van het luchtruim de minister nog geen agenda hierover meegedeeld.

White paper

Begin februari werd een interim-directeur aangesteld. De minister verwacht dat hij met een nieuw voorstel voor een white paper komt, waarin aandacht wordt besteed aan milieu- en volksgezondheidskwesities, terwijl de ondersteuning van de economische ontwikkeling centraal blijft staan in zijn strategie.

HERON

Het project HERON evalueert de gevolgen van een Continuous Descent procedure. Het project is nu afgesloten, maar het is wachten nog op het eindverslag. Blijkbaar is er enige winst qua geluidshinder maar die is gering. Voor luchtvaartmaatschappijen valt er geen merkbare verminderingen van kerosineverbruik te noteren. Geen verhoging van CO₂ uitstoot.

ETS-inkomsten

In 2024 bedroegen ze circa 540 miljoen euro. De prognose voor 2026 is ongeveer 386 miljoen euro. Elke entiteit gebruikt deze inkomsten naar eigen goeddunken, maar sinds 2023 wordt het door de EU verplicht om ze voor klimaatdoeleinden te gebruiken. Het regeerakkoord voorziet in een gebruik voor klimaatdoeleinden en ten behoeve van industrieën die daaraan bijdragen.

skeyes

Wat de financiering van de luchtverkeersbegeleidingsdiensten betreft, is een koninklijk besluit tot wijziging van het deel van het beheerscontract dat aan deze kwestie

remboursées. Aucun pourvoi en cassation n'a été introduit et les communes qui avaient bénéficié des astreintes ont loyalement remboursé les montants qu'elles avaient reçus de l'État fédéral.

Tours numériques

skeyes gère le contrôle aérien de l'aéroport de Liège et du *Brussels South Charleroi Airport* par le biais de ses tours numériques situées en région namuroise. skeyes étudie actuellement la possibilité de mettre en place pareille infrastructure pour gérer le contrôle aérien des aéroports régionaux flamands. À ce stade, aucune mesure concrète n'a toutefois été prise et le gestionnaire de l'espace aérien n'a pas encore transmis d'agenda en la matière au ministre.

White paper

Début février, un directeur intérimaire a été désigné et devrait transmettre au ministre une nouvelle proposition de livre blanc, qui accordera une attention particulière aux questions environnementales et de santé publique, mais dont la stratégie demeurera axée sur le développement économique.

HERON

Le projet HERON évalue les effets d'une procédure de descente en continu. Le projet est désormais finalisé, mais il faut encore attendre le rapport final. Il semble qu'il y ait un certain gain – quoique minime – en termes de réduction des nuisances sonores. Les compagnies aériennes n'ont, quant à elles, noté aucune réduction notable de la consommation de kérosène. Les émissions de CO₂ n'ont pas augmenté.

Recettes des ETS

En 2024, les recettes du système européen d'échange de quotas d'émission (ETS) s'élevaient à environ 540 millions d'euros. Pour 2026, elles devraient se situer autour de 386 millions d'euros, selon les prévisions. Chaque entité utilise ces recettes comme bon lui semble, mais depuis 2023, l'Union européenne impose de les utiliser pour lutter contre le dérèglement climatique. L'accord de gouvernement prévoit qu'elles doivent être utilisées à des fins climatiques et au profit des industries qui y contribuent.

skeyes

En ce qui concerne le financement des services de contrôle du trafic aérien, un arrêté royal modifiant la partie du contrat de gestion consacrée à cette question

gewijd is, klaar. Dit KB wordt momenteel voorgelegd aan de stakeholders in het kader van een raadplegingsprocedure waarin het Europees recht voorziet. Dit KB is opgesteld in nauw overleg met skeyes.

Het performantiecontract moet worden aangepast en de performantiecriteriën van skeyes moeten in dit kader opnieuw worden besproken. De positieve financiële stimulans die momenteel in het performantiecontract van skeyes is opgenomen (tot 1,8 miljoen euro per jaar bij het behalen van de performantiedoelstellingen) is niet doeltreffend, aangezien skeyes geen extra financiële middelen nodig heeft. De stimulansen bestaan dus niet echt. Het hele mechanisme moet dus worden herzien. De discussie moet dan ook met skeyes worden gevoerd.

Civiele en militaire integratie

Defensie heeft gevraagd om de testen die oorspronkelijk gepland waren voor mei 2026 te annuleren. Op dit moment is de volledige lijst van verwachtingen van Defensie met betrekking tot de vluchtslots voor de F-35 niet beschikbaar. De bevoegde minister heeft een werkgroep opgericht waarvoor het kabinet van de minister van Mobiliteit is uitgenodigd. Voor meer informatie zij verwezen naar de minister van Defensie.

De minister wil de economische gevolgen voor de burgerluchtvaart volledig in kaart brengen en heeft het DGLV opdracht gegeven om deze impactstudie uit te voeren.

Dronesector

Er werd een werkgroep opgericht om de noodzakelijke wetswijzigingen te kunnen doorvoeren (koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is). Er zal ook bijzondere aandacht worden besteed aan de effectbeoordeling inzake gegevensbescherming (GEB) en aan de persoonlijke levenssfeer. De bevoegdheden van de minister zijn beperkt tot het uitwerken van het raamwerk.

De uitvoering van de controles, de aankoop van apparatuur en andere soortgelijke aspecten moeten worden bepaald door de geïntegreerde politie en vallen dus onder de bevoegdheid van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken. Vervolg en sancties behoren dan weer tot de bevoegdheid van de minister van Justitie. De kabinetten en de administraties zullen overleg plegen, maar met inachtneming van elkaars bevoegdheden. De minister kan zich dan ook niet definitief uitspreken over de operationele uitvoering in het veld.

est prêt. Cet arrêté royal est actuellement soumis aux parties prenantes dans le cadre d'une procédure de consultation prévue par le droit européen. Il a été élaboré en étroite concertation avec skeyes.

Le contrat de performance doit être modifié et les critères de performance de skeyes doivent être réexaminés à cet égard. L'incitatif financier positif actuellement prévu dans le contrat de performance de skeyes (jusqu'à 1,8 million d'euros par an en cas de réalisation des objectifs de performance) n'est pas efficace, car skeyes n'a pas besoin de moyens financiers supplémentaires. Les incitatifs n'existent donc pas réellement. Par conséquent, l'ensemble du mécanisme doit être revu. La discussion devra donc être menée avec skeyes.

Intégration civile et militaire

La Défense a demandé l'annulation des tests initialement prévus pour mai 2026. À l'heure actuelle, la liste complète des attentes de la Défense quant aux créneaux horaires de vol (*slots*) pour les F-35 n'est pas disponible. Le ministre compétent a créé un groupe de travail auquel le cabinet du ministre de la Mobilité a été invité à participer. Pour plus d'informations, il est renvoyé au ministre de la Défense.

Le ministre souhaite procéder à une évaluation complète des conséquences économiques pour l'aviation civile et a chargé la DGTA de réaliser cette étude d'incidence.

Secteur des drones

Un groupe de travail est mis en place afin de pouvoir procéder aux modifications législatives nécessaires (arrêté royal du 18 décembre 2002 désignant les infractions dont la constatation, fondée sur des moyens de preuve matériels fournis par des appareils automatiques sans conducteur, a force probante tant que le contraire n'est pas prouvé). Une attention particulière sera également accordée à l'analyse d'impact relative à la protection des données (DPIA) et à la vie privée. Les compétences du ministre se limitent à la création du cadre.

La mise en œuvre des contrôles, l'achat des appareils et autres aspects similaires devront être déterminés par la police intégrée et relèvent donc de la compétence du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur. Les poursuites et les sanctions relèvent quant à elles de la compétence du ministère de la Justice. Les cabinets et administrations se concerteront, mais dans le respect des compétences de chacun. Le ministre ne peut donc pas se prononcer de manière définitive sur la mise en œuvre opérationnelle sur le terrain.

Op 7 november 2025 heeft de Ministerraad op initiatief van de minister de beslissing genomen om een werkgroep voor het handhavingsbeleid onder leiding van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, in samenwerking met de ministers van Justitie, Defensie en Telecommunicatie en hemzelf op te richten.

Skeyes heeft een dringende investering van 3,1 miljoen euro gedaan om zijn detectiecapaciteiten te versterken. Het actieplan is namelijk op regeeringsniveau afgestemd en de gezamenlijke nota die is voorgelegd, is opgesteld in overleg met de minister van Binnenlandse Zaken.

Er zijn ook begrotingsmiddelen toegewezen voor 2026 via de begrotingen voor binnenlandse veiligheid en defensie.

De Ministerraad heeft ook opgedragen de coördinatie van de regels op luchthavens voort te zetten, met een eerste proefproject (proof of concept) dat moet worden uitgebreid naar regionale luchthavens en, indien nodig, naar andere gevoelige locaties.

De minister pleit ook actief op Europees niveau, bij de Commissie en de EASA (European Aviation Safety Agency), voor de invoering van een registratieplicht en de algemene invoering van elektronische identificatie op afstand voor alle drones en hun exploitanten.

Daarnaast zijn er verschillende bilaterale contacten gelegd met de Europese collega's over dit onderwerp.

De minister is momenteel bezig met het opstellen van een ministerieel besluit tot wijziging van het "geozones"-besluit, om het regelgevingskader in overeenstemming te brengen met de huidige operationele en technologische ontwikkelingen en uiteindelijk te zorgen voor de verplichte registratie van drones in geozones. Dit besluit zal vóór de zomer kunnen worden voorgelegd.

Ten slotte worden de nodige maatregelen genomen voor de ontwikkeling van een gemeenschappelijk platform voor het beheer van vliegvergunningen, dat de interoperabiliteit tussen de institutionele actoren en de exploitanten garandeert. Dit platform zal de interoperabiliteit met het NACC en tussen de institutionele actoren en de exploitanten garanderen. Dit gemeenschappelijk platform voor het beheer van vliegvergunningen zal een gamechanger zijn voor alle actoren in de sector en is een *conditio sine qua non* voor een optimaal handhavingsbeleid en toegang tot geozones.

Le 7 novembre 2025, à l'initiative du ministre, le Conseil des ministres a décidé de créer un groupe de travail sur la politique de contrôle, sous la direction du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur et en coopération avec les ministres de la Justice et de la Défense et lui-même.

Skeyes a réalisé un investissement urgent de 3,1 millions d'euros afin de renforcer ses capacités de détection. Le plan d'action a en effet été coordonné au niveau gouvernemental et la note commune qui a été présentée a été rédigée en concertation avec le ministre de l'Intérieur.

Des ressources budgétaires ont également été prévues à cet égard pour 2026 au travers des budgets de la sécurité intérieure et de la défense.

Le Conseil des ministres a également demandé de poursuivre la coordination des règles en vigueur dans les aéroports, avec un premier projet pilote qui devra être étendu aux aéroports régionaux et, le cas échéant, à d'autres sites sensibles.

Le ministre plaide par ailleurs activement au niveau européen, auprès de la Commission et de l'AESA (Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne), en faveur de l'introduction d'une obligation d'enregistrement et de la mise en place généralisée d'une identification électronique à distance pour l'ensemble des drones et leurs exploitants.

En outre, plusieurs contacts bilatéraux ont été noués avec des collègues ministres européens à ce sujet.

Le ministre prépare actuellement un arrêté ministériel visant à modifier l'arrêté relatif aux géozones, afin d'adapter le cadre réglementaire aux évolutions opérationnelles et technologiques actuelles et d'assurer *in fine* l'enregistrement obligatoire des drones dans les géozones. Cet arrêté pourra être présenté avant l'été.

Enfin, les mesures nécessaires seront prises en vue du développement, par la DGTA du SPF Mobilité, d'une plateforme commune de gestion des autorisations de vol, qui garantira l'interopérabilité avec le NASC et entre les acteurs institutionnels et les opérateurs. Cette plateforme commune de gestion des autorisations de vol changera la donne pour tous les acteurs du secteur et constitue une condition *sine qua non* en vue d'une politique de contrôle optimale et de l'accès aux géozones.

Wat het expertisecentrum voor drones in Sint-Truiden betreft, plant de minister een bezoek aan Sint-Truiden op 20 mei 2025.

Duurzame luchtvaart – Kerosinebelasting

Deze belasting moet op Europees niveau worden geregeld. Die lijkt niet ongepast, maar ze kan alleen op internationaal niveau worden overwogen, anders zou ze nadelig zijn voor de luchtvaartactiviteiten van een klein land als België.

Diabolotoeslag

Deze toeslag, die steeds is blijven stijgen en nu 6,9 euro bedraagt, zou als het aan de minister lag al lang zijn afgeschaft, want hoe meer deze stijgt, hoe groter het risico dat deze een ontmoedigend effect heeft.

Er zijn echter contractuele bepalingen en bij eventuele heronderhandelingen moeten beide partijen tot een akkoord komen. De minister wil bepaalde clausules van het contract herzien, waaronder de vergoeding en het gebruik van de infrastructuur. Op dit moment wordt er via Infrabel bij de private partner gepeild of hij bereid is om rond de tafel te gaan zitten. Om kans op succes te hebben, zal discretie een cruciale factor zijn.

Belasting op vliegtickets

Dit is een exclusieve bevoegdheid is van de minister van Financiën.

Wapenvervoer

Om de naleving van het koninklijk besluit van 18 januari 2026 te waarborgen, is het de bedoeling zich te baseren op de algemene inspectiebevoegdheid van het DGLV, zoals bepaald bij de artikelen 38 en volgende van de wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling der Luchtvaart. Niettemin zullen er binnenkort technische vergaderingen plaatsvinden om het werk van de inspectiediensten van het DGLV en van de douane te coördineren.

Werkgroep Geluidsoverlast

Wat betreft de betrokkenheid van de oppositie, voorziet het regeerakkoord alleen dat de regeringspartijen deelnemen aan de werkgroep. Er is echter voorzien dat de werkzaamheden van deze groep op transparante wijze verlopen, zodat de stakeholders (niet alleen economische actoren zoals skeyes en BAC, maar ook politieke

En ce qui concerne le centre d'expertise des drones à Saint-Trond, le ministre prévoit une visite sur place le 20 mai 2026.

Aviation durable – taxation du kérosène

Cette taxe doit être réglementée au niveau européen. Elle ne semble pas inappropriée, mais elle ne peut être envisagée qu'au niveau international. Si elle était introduite au niveau national, elle porterait préjudice aux activités aériennes d'un petit pays comme la Belgique.

Supplément Diabolo

Ce supplément, qui n'a cessé d'augmenter et s'élève désormais à 6,9 euros, aurait déjà été supprimé depuis longtemps si cela ne tenait qu'au ministre, car plus il augmente, plus le risque d'effet dissuasif est grand.

Il convient toutefois de respecter les dispositions contractuelles et, en cas de nouvelles négociations, les deux parties devront trouver un accord. Le ministre entend revoir certaines clauses du contrat, notamment celles relatives à la rémunération et à l'utilisation des infrastructures. Pour l'heure, Infrabel sonde le partenaire privé pour savoir s'il est disposé à entamer de nouvelles négociations. Pour que ces négociations puissent aboutir, la discrétion sera un facteur crucial.

Taxe sur les billets d'avion

Cette taxe relève de la compétence exclusive du ministre des Finances.

Transport d'armes

Pour faire respecter l'arrêté royal du 18 janvier 2026, l'idée est de se fonder sur le pouvoir général d'inspection de la DGTA prévus aux articles 38 et suivants de la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Des réunions techniques vont néanmoins se tenir à brève échéance pour coordonner l'action des services d'inspection de la DGTA et celle des Douanes.

Groupe de travail nuisances sonores

En ce qui concerne la participation de l'opposition, l'accord de gouvernement prévoit que seuls les partis au pouvoir participent au groupe de travail. Il est toutefois prévu que les travaux de ce groupe se déroulent en toute transparence, afin que les parties prenantes (non seulement les acteurs économiques tels que skeyes

actoren) hiervan kennis kunnen nemen en eventueel een bijdrage kunnen leveren.

Baan 07

Wat betreft het uitzonderlijke karakter van het gebruik van baan 07L voor landingen: deze baan maakt geen deel uit van het "Preferential Runway System" (PRS) en blijft dus voorbehouden voor uitzonderlijk gebruik, wanneer de weersomstandigheden het gebruik van de voorkeursbanen niet toelaten. Er zijn geen plannen om deze aanpak te wijzigen. Het daadwerkelijke gebruik hangt echter af van de frequentie en snelheid van noorden- of oostenwind, die sterk varieert. De limieten voor rug- of zijwind die in Zaventem worden gehanteerd, zijn in overeenstemming met de internationale regelgeving en worden gecontroleerd door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Het gebruik van 07L blijft uitzonderlijk; vorig jaar werd deze baan gebruikt voor ongeveer 6 % van de landingen over het hele jaar, hoewel deze zich concentreerden op enkele relatief korte periodes.

Verdeling van de kosten van skeyes

De verdeling van de federale bijdrage aan de luchtverkeersleiding op de luchthavens ligt vast in een akkoord tussen federale en regionale overheden, dat in 1989 gesloten is na de staatshervorming. Er zijn momenteel geen initiatieven genomen om deze verdeling opnieuw te onderhandelen met de regio's.

4. Scheepvaart

Haven van Antwerpen

Er zijn enkele verduidelijkingen nodig. Momenteel en sinds de vorige zittingsperiode is Infrabel de beheerder van de installaties in de haven van Antwerpen en Lineas is momenteel de exploitant van de automatische rangeerinstallatie in de haven van Antwerpen. Wat het regeerakkoord voorziet, is een erkenning van de haven als één grote dienstverlenende installatie in de zin van de Europese regelgeving. Vandaag bestaat de haven uit talrijke kleine dienstverlenende installaties met hun eigen lokale exploitatiereglementen en al deze installaties zijn met elkaar verbonden door hoofdspoorwegen die worden geëxploiteerd volgens dezelfde exploitatieregels als de spoorlijnen die het land doorkruisen. Om vandaag van de ene zone naar de andere binnen de haven te reizen, moeten spoorwegondernemingen dus bijna een jaar vooraf rijpaden reserveren en moeten ze op deze lijnen rijden met veiligheidsregels die zijn aangepast aan treinen die meer dan 100 km/u rijden, terwijl de treinen daar niet sneller rijden dan 20 km/u.

et BAC, mais aussi les acteurs politiques) puissent en prendre connaissance et éventuellement apporter leur contribution.

Piste 07

En ce qui concerne le caractère exceptionnel de l'utilisation de la piste 07L pour les atterrissages, cette piste ne fait pas partie du "Preferential Runway System" (PRS) et reste donc réservée à un usage exceptionnel, lorsque les conditions météorologiques ne permettent pas l'utilisation des pistes préférentielles. Il n'est pas prévu de modifier ce principe. Son utilisation effective dépend toutefois de la fréquence et de la vitesse des vents du nord ou d'est, qui varient considérablement. Les limites applicables aux vents arrières ou latéraux à Zaventem sont conformes à la réglementation internationale et sont contrôlées par l'Agence européenne pour la sécurité aérienne. L'utilisation de la piste 07L reste exceptionnelle; l'année dernière, cette piste a été utilisée pour près de 6 % de l'ensemble des atterrissages, bien que ceux-ci se soient concentrés sur quelques périodes relativement courtes.

Répartition des coûts de skeyes

La contribution fédérale au contrôle aérien dans les aéroports est fixée dans un accord entre les autorités fédérales et régionales, conclu en 1989 après la réforme de l'État. Aucune initiative n'a été prise à l'heure actuelle en vue de la renégociation de cette répartition avec les Régions.

4. Navigation

Port d'Anvers

Quelques précisions s'imposent. Actuellement, et depuis la législature précédente, Infrabel est le gestionnaire des installations du port d'Anvers et Lineas est actuellement l'exploitant de l'installation de triage automatique du port. L'accord de gouvernement prévoit la reconnaissance du port comme une grande installation de services au sens de la réglementation européenne. Aujourd'hui, le port se compose de nombreuses petites installations de services ayant leurs propres règlements d'exploitation locaux, et toutes ces installations sont reliées entre elles par des voies ferrées principales exploitées selon les mêmes règles d'exploitation que les lignes ferroviaires qui traversent le pays. Pour se déplacer aujourd'hui d'une zone à l'autre au sein du port, les opérateurs ferroviaires doivent donc réserver des sillons près d'un an à l'avance et circuler sur ces lignes en respectant des règles de sécurité adaptées à des trains roulant à plus de 100 km/h, alors que les trains en question ne dépassent pas 20 km/h.

Op verzoek van de regering heeft Infrabel een werkgroep opgericht met vertegenwoordigers van de twee zeehavens, vertegenwoordigers van de FOD, NSA Rail, het Agentschap voor Regulering en een vertegenwoordiger van de minister van Mobiliteit van het Vlaamse Gewest.

De minister organiseert een driemaandelijke follow-upvergadering in aanwezigheid van Infrabel om ervoor te zorgen dat er een planning wordt opgesteld om de ambitie uit het regeerakkoord te verwezenlijken. Er wordt gesproken over wetgeving die geen evoluties toelaat, maar naarmate de werkgroepen vorderen, blijkt dat de wetgeving niet altijd een obstakel is. Er is nog veel werk aan dit project, maar Infrabel heeft zich verbonden tot twee belangrijke stappen: de hervatting van de exploitatie van de rangeerheugel tegen 2027 en de definitie van de dienstinstallatie van Antwerpen tegen het einde van de zittingsperiode. Deze definitie van dienstinstallatie zou het mogelijk maken om flexibelere exploitatieregels toe te passen, wat de transportstromen in de haven zou kunnen verbeteren en dus, bij uitbreiding, het spoor aantrekkelijker zou maken en de kosten voor de spoorwondernemingen zou verminderen.

Rivierhavens

Elke kwestie zal afzonderlijk tegen het licht moeten worden gehouden, want de spoorinfrastructuur is niet noodzakelijk vergelijkbaar met die van de zeehavens.

5. Varia

Mobiliteitsbudget voor iedereen

Fase 2 van het mobiliteitsbudget, ook wel “mobiliteitsbudget voor iedereen” genoemd, houdt een echte paradigmaverschuiving in, zowel fiscaal als administratief. Ter herinnering: het gaat om een uitbreiding van de huidige mobiliteitsbudgetregeling naar alle werknemers, ook degenen die nooit recht hebben gehad op een bedrijfswagen, met als doel vereenvoudiging, fiscale neutraliteit en integratie van de bestaande regelingen.

Het regeerakkoord voorziet wat de financiering van dat “mobiliteitsbudget voor iedereen” betreft niet in een specifiek budget voor deze hervorming. De financiële impact voor de bedrijven zou zo niet *nihil* dan toch beperkt moeten blijven. De financiering van die hervorming moet dan ook worden bekeken in het raam van een alomvattende visie op de hervorming, en op een coherente manier worden opgezet.

Bovendien moet het denkwerk in overleg gebeuren, zowel met de andere bevoegde ministers als met de sociale partners, die al bij de uitwerking van fase 1 waren

À la demande du gouvernement, Infrabel a créé un groupe de travail composé de représentants des deux ports maritimes, du SPF, de NSA Rail, de l'Agence fédérale de régulation du transport et d'un représentant du ministre de la Mobilité de la Région flamande.

Le ministre organise une réunion de suivi trimestrielle en présence d'Infrabel afin de veiller à l'élaboration d'un planning permettant de concrétiser l'ambition énoncée dans l'accord de gouvernement. D'aucuns dénoncent le fait que la législation ne permet aucune évolution, mais à mesure que les groupes de travail avancent, il apparaît que la législation ne constitue pas toujours un obstacle. Il reste encore beaucoup de travail à accomplir dans le cadre de ce projet, mais Infrabel s'est engagée à franchir deux étapes importantes: la reprise de l'exploitation de la butte de triage d'ici 2027 et la définition de l'installation de service d'Anvers pour la fin de l'actuelle législation. Cette qualification en tant qu'installation de services permettrait d'appliquer des règles d'exploitation plus souples, ce qui pourrait améliorer les flux de transport dans le port et, par extension, rendre le rail plus attractif et réduire les coûts pour les opérateurs ferroviaires.

Ports fluviaux

Les questions devront être analysées au cas par cas, car les infrastructures ferroviaires ne sont pas nécessairement comparables à celles des ports maritimes.

5. Divers

Le budget mobilité pour tous

La phase 2 du budget mobilité, également appelée “le budget mobilité pour tous”, implique un véritable changement de paradigme, tant sur le plan fiscal qu'administratif. Pour rappel, c'est une extension du dispositif actuel du budget mobilité à tous les travailleurs, y compris ceux n'ayant jamais eu droit à une voiture de société, avec un objectif de simplification, de neutralité fiscale et d'intégration des régimes existants.

S'agissant plus précisément du financement de ce “budget mobilité pour tous”, l'accord de gouvernement ne prévoit pas de budget spécifique pour cette réforme. Toutefois, l'impact financier pour les entreprises devra rester limité, voire nul. Par conséquent, le financement de cette réforme devra être envisagé dans une vision globale de la réforme, et construit de manière cohérente.

De plus, la réflexion doit se mener en concertation, tant avec les autres ministres compétents qu'avec les partenaires sociaux, qui avait déjà été associé à l'élaboration

betrokken. Voor fase 2 loopt momenteel op het kabinet de beraadslaging, met inbegrip van overleg met de sector. Eenmaal de interne werkzaamheden afgerond, zal het resultaat worden voorgesteld aan de andere betrokken ministers. Het is dan ook voorbarig om definitieve conclusies te trekken. De huidige prioriteit is om fase 1 van het mobiliteitsbudget zo snel mogelijk af te ronden.

Wat fase 1 betreft, moet het advies van de sociale partners over de tekst nog worden ontvangen. De tekst moet ook in tweede lezing naar de Ministerraad. Het doel is om alles zo snel mogelijk af te ronden, met inachtneming van het wetgevingsproces

Strategische beslissingen voor de IMC's

Deze worden vermeld in de beleidsnota. De volgende IMC vindt plaats op 9 maart 2026, met een drukke agenda die ook intermodaliteit en verkeersveiligheid omvat.

Kritieke infrastructuur

Kritieke infrastructuren vallen onder de bevoegdheid van het ministerie van Binnenlandse Zaken. De richtlijn inzake de veerkracht van kritieke entiteiten (CER) is op Europees niveau aangenomen ter vervanging van de oude richtlijn en om een robuuster geharmoniseerd kader te creëren.

Deze richtlijn heeft tot doel het vermogen van kritieke entiteiten om verschillende soorten bedreigingen, waaronder sabotage en opzettelijke aanvallen, te voorkomen, op te vangen en te herstellen, te vergroten.

De sectorale analyse die door de sectorale autoriteit (de FOD Mobiliteit) is uitgevoerd, identificeert de belangrijkste verstoringsscenario's, gaande van beperkte situaties tot langdurige nationale crises, die de continuïteit van de activiteiten van de sector kunnen beïnvloeden. De analyse wijst op opzettelijke risico's (aanvallen op stations of vitale infrastructuur, stakingen, enz.), cyber-risico's (cyberaanvallen, systeemstoringen), maatschappelijke risico's en risico's in verband met afhankelijkheid (stroomstoringen), alsook natuurlijke en technologische risico's, waarvan de impact zal toenemen door de klimaatverandering en de toenemende afhankelijkheid van nieuwe technologieën.

De gevolgen van een grote verstoring zijn vooral maatschappelijk, vanwege het grote aantal gebruikers, met neveneffecten op de toeleveringsketens, de economie en de grensoverschrijdende stromen. Het document benadrukt de noodzaak om de veerkracht van de spoorwegsector te versterken door middel van

de fase 1. Actueel, de fase 2 is nu in een stadium van reflectie, met een concertatie van de sector, binnen het kabinet. Eenmaal dit interne werk voltooid, zal het resultaat aan de andere betrokken ministers worden voorgesteld. Het is daarom prematuur om definitieve conclusies te trekken. De huidige prioriteit is om de fase 1 van het mobiliteitsbudget zo snel mogelijk af te ronden.

En ce qui concerne la phase 1, l'avis des partenaires sociaux sur le texte doit encore être reçu. Le texte doit également être soumis au Conseil des ministres en vue d'une deuxième lecture. L'objectif est de finaliser l'ensemble le plus rapidement possible, dans le respect du processus législatif.

Décisions stratégiques pour les CIM

Elles sont mentionnées dans la note de politique générale, la prochaine CIM aura lieu le 9 mars 2026 avec un agenda chargé, entre autres en matière d'intermodalité et de sécurité routière.

Infrastructures critiques

Les infrastructures critiques relèvent de la compétence du ministre de l'Intérieur. La directive sur la résilience des entités critiques (CER) a été adoptée au niveau européen afin de remplacer l'ancienne directive et de créer un cadre harmonisé plus solide.

Cette directive vise à renforcer la capacité des entités critiques à prévenir, à faire face et à se remettre de différents types de menaces, y compris le sabotage et les attaques délibérées.

L'analyse sectorielle réalisée par l'autorité sectorielle (le SPF Mobiliteit) identifie les principaux scénarios de perturbation, qui vont d'une perturbation limitée à des crises nationales prolongées, susceptibles d'affecter la continuité des activités du secteur. L'analyse met en évidence les risques intentionnels (attaques contre des gares ou des infrastructures vitales, grèves, etc.), les cyber-risques (cyberattaques, pannes de système), les risques sociétaux et les risques liés à la dépendance (pannes d'électricité), ainsi que les risques naturels et technologiques, dont les effets augmenteront en raison du changement climatique et de la dépendance croissante à l'égard des nouvelles technologies.

Les conséquences d'une perturbation majeure sont principalement sociales, en raison du nombre élevé d'utilisateurs, avec des répercussions sur les chaînes d'approvisionnement, l'économie et les flux transfrontaliers. Le document souligne la nécessité de renforcer la résilience du secteur ferroviaire en appliquant une

een geïntegreerde aanpak die veiligheid, cyberveiligheid, klimaatadaptatie en intersectorale coördinatie combineert, in overeenstemming met de CER-richtlijn.

De FOD Mobiliteit en Vervoer werkt nauw samen met het nationale crisiscentrum om de veerkracht van de sector te versterken.

Intermodaliteit in het station Linkeroever

De minister zal dit punt bespreken met de minister van de Vlaamse regering bevoegd voor Mobiliteit.

Be Cyclist 2.0

Het plan wordt momenteel besproken in de regering en er zal een duidelijk bestuur worden ingevoerd.

C. Replieken van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) is tevreden met de antwoorden en zegt de steun toe van zijn fractie.

De heer Frank Troosters (VB) herinnert aan de controlebevoegdheid van de leden en waardeert de transparantie die de minister aankondigt. Het antwoord van de minister met betrekking tot toegangspoortjes op de treinperrons geeft in het bijzonder voldoening. Het blijft wel de vraag of de minister, die veel goede bedoelingen lijkt te hebben, al zijn plannen zal kunnen realiseren.

De heer Gilles Foret (MR) zegt dat hij de antwoorden van de minister in het verslag zal nalezen.

De heer Dimitri Legasse (PS) betreurt dat de minister het opgeeft en begrijpt hem niet waar het de liberalisering van het spoor betreft, dat niet opgelegd wordt zoals het wordt voorgesteld. Ook de besparingen van 675 miljoen euro ten koste van pendelaars en personeel zijn een punt van kritiek. Als het zo is dat de uitgaven voor het spoor hoger liggen in België dan elders, dan moet er lange tijd toch verspillingen zijn geweest.

Het lid herinnert de minister aan zijn eigen doelstellingen: verdubbeling van het treinaanbod, gratis parkeermogelijkheid voor treinreizigers, verlaging van de tarieven. Indien de minister zichzelf trouw was gebleven, had de socialistische fractie haar steun kunnen toekennen.

Het is jammer dat de minister minder financiële midelen wil uittrekken, het aanbod vermindert, de rechten van het personeel vernietigt en de openbare dienst aantast, mede door duurdere tickets. Het lijkt geen aantrekkelijk programma voor de pendelaars die trein-gebruik overwegen.

approche intégrée combinant sécurité, cybersécurité, adaptation au changement climatique et coordination intersectorielle, conformément à la directive CER.

Le SPF Mobilité et Transport œuvre au renforcement de la résilience du secteur en étroite coopération avec le centre de crise national.

Intermodalité dans la gare de Linkeroever

Le ministre examinera ce point avec le ministre de la Mobilité du gouvernement flamand.

Be Cyclist 2.0

Ce plan est actuellement examiné au sein du gouvernement et une gouvernance claire sera prévue.

C. Répliques des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) se déclare satisfait des réponses apportées et assure le soutien de son groupe.

M. Frank Troosters (VB) rappelle la compétence de contrôle dont dispose les membres et apprécie la transparence annoncée par le ministre. La réponse relative aux portiques d'accès sur les quais de gare le ravit en particulier. Il reste toutefois à savoir si le ministre, qui semble animé de nombreuses bonnes intentions, pourra concrétiser l'ensemble de ses projets.

M. Gilles Foret (MR) indique qu'il relira les réponses du ministre dans le rapport.

M. Dimitri Legasse (PS) regrette que le ministre jette en fait l'éponge et ne comprend pas pourquoi la libéralisation du rail semble être devenue son seul objectif. L'intervenant critique également les économies de 675 millions d'euros qui seront réalisées au détriment des navetteurs et du personnel. Si les dépenses ferroviaires sont plus élevées en Belgique qu'ailleurs, c'est qu'il y a dû y avoir, pendant longtemps, des gaspillages.

Le membre rappelle au ministre ses propres objectifs: doublement de l'offre de trains, gratuité du stationnement pour les voyageurs, baisse des tarifs. Si le ministre était resté fidèle à ces engagements, le groupe socialiste aurait pu lui accorder son soutien.

Il est dès lors regrettable qu'il entende affecter moins de moyens financiers, réduire l'offre, porter atteinte aux droits du personnel et affaiblir le service public, notamment par une hausse du prix des billets. Cette perspective n'est guère attractive pour les navetteurs qui envisagent d'opter pour le train.

De stakingen worden niet voor de lieve lust gevoerd. Het treinpersoneel oefent zijn democratische grondrechten uit en houdt van het beroep. Mobiliteit is een recht, en de armoede neemt hand over hand toe. Beseft de regering wel wat een ellende het is om geen auto te hebben en je met het openbaar vervoer te verplaatsen? Waarom komt er geen beleid ter ondersteuning van het spoor, in plaats van steeds meer belastingen te heffen?

Mevrouw Farah Jacquet (PVDA-PTB) constateert dat er niet veel duidelijkheid bestaat rond de besparingen in het spoor. Onnodige overheidsuitgaven dienen zeker te worden vermeden, maar een begroting houdt politieke keuzes in. Je kunt het spoor voorrang geven of dure gevechtsvliegtuigen kopen. Het spoor is de toekomst, hetgeen de minister die ook bevoegd is voor Klimaat zeker beseft. Investeren in oorlog is minder interessant. Voorts betwist het lid met klem dat het voorontwerp van wet de verworven rechten van het spoorpersoneel niet ondergraaft. De impact op het vlak van pensioenen zijn aanzienlijk en ontslagmogelijkheden worden versterkt. Het statutair personeel zal er verzwakt uitkomen. De antwoorden inzake liberalisering en goederenvervoer zijn niet overtuigend en de minister lijkt terug te komen op zijn verklaringen in zijn beleidsnota inzake steun aan het overheidsbedrijf. Het lid zal het debat blijven voeren en terugkomen met mondelinge vragen.

De heer Serge Hiligsmann (Les Engagés) heeft vertrouwen in de toekomst van de spoorwegbedrijven NMBS, Infrabel en HR Rail en steunt de minister.

Mevrouw Tine Gielis (cd&v) kijkt uit naar de verdere uitrol van het ambitieuze plan van de minister.

III. — ADVIES

De commissie brengt bij naamstemming, met 9 tegen 4 stemmen, een gunstig advies uit over sectie 33 – FOD Mobiliteit en Vervoer (*partim*: Mobiliteit) van het ontwerp van Algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2026 (met inbegrip van de verantwoording en de beleidsnota).

Het resultaat van de hoofdelijke stemming is als volgt:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Steven Vandeput, Lieve Truyman;

Les grèves ne sont pas menées de gaieté de cœur. Le personnel ferroviaire ne fait qu'exercer ses droits démocratiques et est attaché à son métier. La mobilité est un droit, et la précarité ne cesse d'augmenter. Le gouvernement mesure-t-il le calvaire que cela représente, pour ceux qui n'ont pas de voiture, de devoir se déplacer en transports publics? Pourquoi ne prévoit-on pas une politique de soutien au rail, plutôt qu'une augmentation constante des impôts?

Mme Farah Jacquet (PVDA-PTB) constate que les économies envisagées dans le secteur ferroviaire manquent pour le moins de clarté. Les dépenses publiques inutiles doivent certes être évitées, mais un budget reflète des choix politiques. On peut donner la priorité au rail ou acheter de coûteux avions de combat. Le rail représente l'avenir, ce que le ministre, qui a également le Climat dans ses attributions, ne peut ignorer. Investir dans la guerre est moins pertinent. La membre réfute ensuite fermement l'affirmation selon laquelle l'avant-projet de loi ne porterait pas atteinte aux droits acquis du personnel ferroviaire. L'impact sur les pensions est considérable et les possibilités de licenciement sont renforcées. Le personnel statutaire en sortira affaibli. Les réponses concernant la libéralisation du fret ne sont pas convaincantes, et le ministre semble revenir, dans sa note de politique générale, sur ses déclarations concernant le soutien à l'entreprise publique. La membre continuera à mener le débat et reviendra avec des questions orales.

M. Serge Hiligsmann (Les Engagés) exprime sa confiance dans l'avenir des entreprises ferroviaires SNCB, Infrabel et HR Rail, et apporte son soutien au ministre.

Mme Tine Gielis (cd&v) se réjouit de la poursuite du déploiement du plan ambitieux du ministre.

III. — AVIS

La commission émet, par 9 voix contre 4, un avis favorable sur la section 33 – SPF Mobiliteit et Transports (*partim*: Mobiliteit) du projet de loi contenant le Budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2026 (en ce compris la justification et la note de politique générale).

Résultat du vote nominatif:

Ont voté pour:

N-VA: Dorien Cuylaerts, Steven Vandeput, Lieve Truyman;

MR: Gilles Foret, Youssef Handichi;
 Les Engagés: Serge Hiligsmann, Aurore Tourneur;
 Vooruit: Niels Tas;
 cd&v: Tine Gielis.
Hebben tegengestemd:
 VB: Frank Troosters;
 PS: Dimitri Legasse;
 PVDA-PTB: Farah Jacquet;
 Anders.: Irina De Knop.
Hebben zich onthouden: nihil.

De rapporteur, *De voorzitter,*
 Dorien Cuylaerts Frank Troosters

MR: Gilles Foret, Youssef Handichi;
 Les Engagés: Serge Hiligsmann, Aurore Tourneur;
 Vooruit: Niels Tas;
 cd&v: Tine Gielis.
Ont voté contre:
 VB: Frank Troosters;
 PS: Dimitri Legasse;
 PVDA-PTB: Farah Jacquet;
 Anders.: Irina De Knop.
Se sont abstenus: nihil.

La rapporteure, *Le président,*
 Dorien Cuylaerts Frank Troosters