DOC 54 **0020/038**

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 december 2014

BELEIDSVERKLARING

van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

VERSLAG

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

Blz.

INHOUD

I. Inleidende uiteenzetting 3
II. Algemene bespreking..... 9
A. Vragen en opmerkingen van de leden..... 9
B. Antwoorden..... 21
C. Replieken..... 25
III. Bespreking van de voorstellen van aanbeveling... 27
IV. Stemmingen 35
Bijlage: Aangenomen aanbeveling 35

Zie:

Doc 54 **0020/ (2014/2015):**
001: Federale regeringsverklaring.
030: Beleidsverklaring van de minister van Mobiliteit.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

2 décembre 2014

EXPOSÉ D'ORIENTATION POLITIQUE

de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges

RAPPORT

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

Pages

SOMMAIRE

I. Exposé introductif..... 3
II. Discussion générale..... 9
A. Questions et observations des membres 9
B. Réponses..... 21
C. Répliques..... 25
III. Discussion des propositions de recommandation 27
IV. Votes..... 35
Annexe: Recommandation adoptée..... 35

Voir:

Doc 54 **0020/ (2014/2015):**
001: Déclaration du gouvernement fédéral.
030: Exposé d'orientation politique de la ministre de la Mobilité.

Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport
Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:		**B. — Plaatsvervangers / Suppléants:**
N-VA	Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery, Wouter Raskin	An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
PS	Laurent Devin, Emir Kir, Karine Lalieux	Julie Fernandez Fernandez, Gwenaëlle Grovonius, Eric Massin, Daniel Senesael
MR	Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret	Sybille de Coster-Bauchau, David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Philippe Pivin
CD&V	Jef Van den Bergh, Veli Yüksel	Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Open Vld	Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen	Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
sp.a	David Geerts	Karin Temmerman, Alain Top
Ecolo-Groen	Marcel Cheron	Benoit Hellings, Stefaan Van Hecke
cdH	Isabelle Poncelet	Benoît Lutgen, Vanessa Matz

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

VB	Jan Penris

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:		*Abréviations dans la numérotation des publications:*	
DOC 54 0000/000:	*Parlementair document van de 54e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*	*DOC 54 0000/000:*	*Document parlementaire de la 54e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif*
QRVA:	*Schriftelijke Vragen en Antwoorden*	*QRVA:*	*Questions et Réponses écrites*
CRIV:	*Voorlopige versie van het Integraal Verslag*	*CRIV:*	*Version Provisoire du Compte Rendu intégral*
CRABV:	*Beknopt Verslag*	*CRABV:*	*Compte Rendu Analytique*
CRIV:	*Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*	*CRIV:*	*Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*
PLEN:	*Plenum*	*PLEN:*	*Séance plénière*
COM:	*Commissievergadering*	*COM:*	*Réunion de commission*
MOT:	*Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*	*MOT:*	*Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de beleidsverklaring van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen besproken tijdens haar vergadering van 19 november 2014.

I.— **INLEIDENDE UITEENZETTING**

Mevrouw Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen, stelt voor deze legislatuur drie strategische prioriteiten naar voor: het stimuleren van een duurzaam mobiliteitsbeleid, het verbeteren van de veiligheid en in overleg met de Gewesten streven naar co-modaliteit van de vervoersmethoden.

Deze strategische visie op langere termijn moet rekening houden met economische, technologische, sociale en ecologische uitdagingen en tot een paradigmawijziging op vlak van mobiliteit leiden.

— Het wegverkeer

Met betrekking tot het wegverkeer ziet de minister drie prioriteiten: de impact van het wegverkeer op het milieu, de klimaatwijziging en de luchtverontreiniging verminderen, de maatschappelijke kost van de files indijken en een nauwer overleg met de Gewesten om tot een coherent verkeersbeleid te komen met de federale overheid en de deelstaten.

De milieudoelstellingen van het verkeersbeleid wil de minister de bereiken door de Belgische transportsector bewust te maken van de gevolgen van de klimaatwijziging, door een wettelijk kader te creëren voor een mobiliteitsbudget en alternatieven vervoersmethoden te bevorderen. De minister beoogt een groener Belgisch wagenpark.

De aanpak van de files zal in overleg moeten gebeuren om zowel de vraag als het aanbod van wegverkeer te wijzigen. De federale overheid zal technologische ontwikkelingen, zoals *driverless cars* en *intelligent speed adaptation* (ISA) actief ondersteunen. De regering zal een beleid uittekenen in functie van een ketenmobiliteit door diverse verkeersvormen op elkaar af te stemmen en “actieve“ vormen aan te moedigen, bijvoorbeeld de combinatie van fiets en trein.

Dit alles zal zoals gezegd in nauw overleg gebeuren met de Gewesten, teneinde de prioriteiten en de globale visie van het mobiliteitsbeleid niet te laten versnipperen.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné l’exposé d’orientation politique de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges au cours de sa réunion du 19 novembre 2014.

I.— **EXPOSÉ INTRODUCTIF**

Mme. J. Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, avance trois priorités stratégiques pour cette législature: stimuler une politique de mobilité durable, améliorer la sécurité et, en concertation avec les Régions, tendre à la co-modalité des méthodes de transport.

Cette vision stratégique à long terme doit tenir compte de défis économiques, technologiques, sociaux et écologiques et mener à un changement de paradigme sur le plan de la mobilité.

— La circulation routière

En matière de circulation routière, la ministre distingue trois priorités: la réduction de l’impact de la circulation routière sur l’environnement, le changement climatique et la pollution atmosphérique, la maîtrise du coût social des embouteillages et une concertation plus étroite avec les Régions afin que l’autorité fédérale et les entités fédérées développent une politique cohérente en matière de circulation.

La ministre entend réaliser les objectifs environnementaux de la politique de la circulation en sensibilisant le secteur belge du transport aux conséquences du changement climatique, en créant un cadre légal pour le budget mobilité et en promouvant des modes de transport alternatifs. La ministre entend faire en sorte que le parc automobile belge soit plus vert.

Le problème des embouteillages devra faire l’objet d’une concertation afin de modifier tant la demande que l’offre de circulation routière. L’autorité fédérale soutiendra activement les développements technologiques, tels que les voitures sans conducteur et le système ISA (*intelligent speed adaptation*). Le gouvernement définira une politique axée sur une mobilité en chaîne en veillant à la concordance de différents modes de transport et en encourageant les modes “actifs”, par exemple, la combinaison bicyclette et train.

Ainsi qu’il a été indiqué, ces mesures seront prises en étroite concertation avec les Régions, afin de ne pas laisser se morceler les priorités et la vision globale de

Mobiliteit is bij uitstek een onderwerp dat de beleidsniveaus overstijgt.

Het optimaliseren van de verkeersveiligheid zal eveneens gebeuren in overleg met de Gewesten en zal werken op drie niveaus. Allereerst is er het luik preventie: een ruimer gebruik van het alcoholslot, een betere analyse van de statistieken en een leesbare Wegcode. Daarnaast zal het beleid sensibiliserend zijn door een grotere rol voor het Observatorium voor de verkeersveiligheid van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV). Er zal ook aandacht blijven gaan naar de campagnes van het BIVV. De minister wil daarnaast een platform oprichten om intelligente vervoerssystemen te bevorderen. Ten slotte moet er gewerkte worden aan een grotere pakkans en een strenger optreden tegen recidive. De aanpak tegen recidive zal systematisch zijn: een snellere intrekking van het rijbewijs gevolgd door een nieuw rijexamen, het rijbewijs op punten , de cursusverplichtingen, een verhoging van de boetes *etc*. De politie zal actief optreden tegen verkeersagressie en gevaarlijk rijgedrag en vaker controleren op het bezit van de nodige verzekering, inschrijvingspapieren en geldig rijbewijs.

Dit alles moet leiden tot een substantiële daling van het aantal zwaargewonden en een halvering van het aantal verkeersdoden tussen 2010 en 2020, met andere woorden de door de Europese Unie geformuleerde doelstellingen.

Met betrekking tot het wegvervoer benadrukt de minister de nood aan een loyale concurrentie tussen alle actoren in de sector met een competitieve positie van de Belgische ondernemingen. Op het Europese niveau zal de minister optreden om de ADR ("*Accord européen relatif au transport international de marchandises Dangereuses par Route*")-opleiding in de permanente vorming van de beroepschauffeurs op te nemen, teneinde de toepassing van de betreffende richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land in alle lidstaten te harmoniseren.

De federale regering wil de administratieve lasten verminderen voor de ondernemingen in de wegtransportsector en zal binnen de Benelux grensoverschrijdende acties aanmoedigen in de strijd tegen de fraude. Een Europese samenwerking tussen de bevoegde diensten zal ondersteund worden door Euro-Controle-Route (ECR). Met de betrokken actoren zal de mogelijkheid

la politique de la mobilité. La mobilité est le sujet par excellence dépassant les niveaux de pouvoir.

L'optimalisation de la sécurité routière se fera elle aussi en coordination avec les Régions, et ce, à trois niveaux. Le premier volet est celui de la prévention: utilisation accrue de l'éthylotest antidémarrage, amélioration de l'analyse des statistiques et lisibilité du Code de la route. Ensuite, la ministre développera une politique de sensibilisation en confiant un rôle plus important à l'Observatoire de la sécurité routière de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR). Les campagnes de l'IBSR continueront à susciter l'intérêt de la ministre. Celle-ci souhaite en outre créer une plateforme en vue de promouvoir les systèmes de transport intelligents. Enfin, il faudra veiller à accroître le risque de verbalisation et à renforcer les sanctions envers les récidivistes. Les mesures à l'encontre des récidivistes seront systématiques: un retrait plus rapide du permis de conduire suivi d'un nouvel examen, le permis à point, l'obligation de suivre une formation, une augmentation des amendes, *etc.* La police luttera activement contre l'agressivité au volant et la conduite dangereuse et le contrôle de l'assurance du véhicule, de son l'immatriculation et de la possession d'un permis de conduire valable sera renforcé.

Cette approche doit permettre de diminuer fortement le nombre de blessés graves et de réduire le nombre de tués sur nos routes de 50 % d'ici 2020, conformément aux objectifs formulés par l'Union européenne.

En ce qui concerne le transport routier, la ministre souligne la nécessité de veiller à une concurrence loyale entre tous les acteurs du secteur ainsi qu'à la compétitivité des entreprises belges. Au niveau européen, la ministre plaidera en faveur de l'intégration de la formation ADR ("*Accord européen relatif au transport international de marchandises Dangereuses par Route*") dans la formation permanente des professionnels de la route, en vue d'assurer l'harmonisation, dans tous les États membres, de l'application de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses.

Le gouvernement fédéral entend réduire les charges administratives pour les entreprises du secteur du transport routier et il encouragera les actions transfrontalières de lutte contre la fraude au sein du Benelux. L'accord "Euro Contrôle Route" facilitera la collaboration européenne entre les services compétents. La ministre examinera avec les acteurs concernés la possibilité

onderzocht worden om de bestuurders van bromfietsen en motorfietsen te beschouwen als zwakke weggebruikers ten opzichte van de automobilisten.

— Het spoorverkeer

Met betrekking tot de spoorwegen lijst de minister vijf aandachtspunten op: een verbetering van de stiptheid, een kwalitatief spooraanbod vastgelegd in het beheerscontract, de exploitatieveiligheid, de continuïteit van de dienstverlening en aandacht voor de verdere evoluties binnen het personen- en goederenvervoer.

De visie op lange termijn voor de spoorwegen, met de evolutie van de transportvraag tot 2030 in gedachten, moet NMBS en Infrabel op meerdere vlakken versterken. Rekening houdend met de budgettaire toestand moet de financiële situatie gezuiverd worden, met name door de schuld van de spoorwegen af te bouwen. De regering zal een rationalisering van de taken van vele dochterondernemingen van de NMBS en Infrabel onderzoeken en de overheidsmiddelen zullen vooral worden ingezet op het binnenlands vervoer.

NMBS en Infrabel zullen de langetermijnvisie integreren in een bedrijfsplan en daarbij de rol van de spoorwegen in een ketenmobiliteit definiëren en een financieel kader uittekenen dat de duur van een beheerscontract overstijgt. In 2015 zal het meerjarenplan voor de investeringen in het spoor herzien worden. Bij het nieuwe vervoersplan van de NMBS in 2017 zal naar aansluiting gezocht worden met de vervoersplannen van de gewestelijke vervoersmaatschappijen (MIVB, De Lijn, TEC). De inspanningen om de stiptheid te verbeteren zullen op de korte termijn effect moeten ressorteren.

De prioriteiten van het meerjareninvesteringsplan zullen gebaseerd worden op een geïntegreerd transportplan. Een eerste herziening van het investeringsplan zal in de loop van 2015 beginnen in samenspraak met Infrabel en NMBS en beide de onderhandelingen over de nieuwe beheerscontracten. Er zal speciale aandacht gaan naar de toekomst van de Brusselse Noord-Zuidverbinding en de prioriteiten van de Gewesten in het kader van het geïntegreerde mobiliteitsplan.

De werken aan het Gewestelijk Expressnet (GEN) rond Brussel zullen zo snel mogelijk worden uitgevoerd.

De regering zal een zo efficiënt mogelijke benutting van de middelen nastreven, onder meer bij de investeringen in de infrastructuur van stationsgebouwen.

Er zal ook telkens gekeken worden naar mogelijke anders vervoersmodi in de zoektocht naar de optimale oplossing voor vervoersproblemen.

de considérer les conducteurs de cyclomoteurs et de motocyclettes comme des usagers faibles par rapport aux automobilistes.

— La circulation ferroviaire

En ce qui concerne les chemins de fer, la ministre cite cinq priorités: l'amélioration de la ponctualité, l'offre qualitative dictée par des contrats de gestion, la sécurité d'exploitation, la continuité du service et le suivi des évolutions futures dans le transport des personnes et des marchandises.

La vision à long terme relative aux chemins de fer avec, en filigrane, l'évolution de la demande de transport jusqu'à 2030, renforcera la SNCB et Infrabel à plusieurs égards. Compte tenu de la situation budgétaire, les finances doivent être assainies, notamment par une réduction de la dette des chemins de fer. Le gouvernement s'efforcera de rationaliser les missions des nombreuses filiales de la SNCB et d'Infrabel et les ressources publiques seront surtout investies dans le transport intérieur.

La SNCB et Infrabel intégreront la vision à long terme dans un plan d'entreprise et, dans cette optique, définiront le rôle des chemins de fer dans le cadre d'une mobilité en chaîne et élaboreront un cadre financier dépassant la durée d'un contrat de gestion. Le plan pluriannuel d'investissements dans le rail sera revu en 2015. Le nouveau plan de transport de la SNCB, qui verra le jour en 2017, tiendra compte des plans de transport des sociétés de transport régionales (STIB, TEC, De Lijn). Les efforts consentis pour améliorer la ponctualité devront produire leurs effets à court terme.

Les priorités du plan pluriannuel d'investissement seront basées sur un plan de transport intégré. Une première révision du plan d'investissement sera entamée dans le courant de 2015 en concertation avec Infrabel et la SNCB, parallèlement à la négociation des nouveaux contrats de gestion. Une attention particulière sera accordée à l'avenir de la jonction Nord-Midi et aux priorités des Régions dans le cadre du plan de mobilité intégrée.

Les travaux du Réseau express régional (RER) autour de Bruxelles seront réalisés le plus rapidement possible.

Le gouvernement s'efforcera d'exploiter les moyens le plus efficacement possible, notamment dans le cadre des investissements dans l'infrastructure des gares.

La possibilité de recourir à d'autres modes de transport sera également examinée systématiquement afin de rechercher la solution optimale aux problèmes de transport.

De meerjareninvesteringen in het spoor zullen de nodige aandacht besteden aan infrastructuurwerken voor goederenvervoer en de spoortoegankelijkheid van economische activiteitenzones.

Een beleid gericht op een betere stiptheid van het treinaanbod zal een van de grote troeven zijn om het treinverkeer voor de gebruikers aantrekkelijker te maken. De minister denkt daarbij aan de volgende aandachtspunten: de verbetering van de operationele processen en de naleving van duidelijke operationele afspraken tussen Infrabel en NMBS, een optimale organisatie van de processen en de kwaliteit van het onderhoud zowel voor het rollend materieel als voor de infrastructuur, beheer van het verkeer in real time en de waakzaamheid van het personeel, de kwaliteit van de in geval van vertraging verstrekte informatie, een voortzetting van de vernieuwing en standaardisering van het rollend materieel en ten slotte het invoeren van een kritische prestatie-indicator voor stiptheid in de beheerscontracten met invloed op het variabele loon van het topmanagement.

Het regeringsbeleid zal zichtbaar moeten worden via de beheerscontracten met NMBS en Infrabel. De minister zal zich wijden aan de voorbereiding van nieuwe, duidelijk gestructureerde zesjarige beheerscontracten, met evaluatiemechanismen voor het management van beide overheidsbedrijven. Het loon van dat management zal variabel worden in functie van het behalen van doelstellingen uit het beheerscontract, met inbegrip van de stiptheid. Er zal ook meer aandacht dienen te gaan naar een correcte en volledige communicatie met de treingebruikers. De infrastructuurvergoeding voor de treinmaatschappijen moet verlaagd worden om het gebruik van de spoorinfrastructuur aan te moedigen.

Het spooraanbod moet aantrekkelijker worden voor de reizigers door toegankelijke treinstations, een meer klantvriendelijke informatieverstrekking en een meer overzichtelijke tariefstructuur.

Het langetermijnvervoersplan van de NMBS zal de focus leggen op het binnenlandse personenvervoer, zonder echter het als openbare dienstverlening bestempelde grensoverschrijdende vervoer te verwaarlozen. Hierbij zal rekening gehouden worden met de behoeften volgend uit een multimodale benadering van mobiliteit, een kwaliteitsvol GEN-aanbod, de behoefte aan een geïntegreerde aanpak van het openbaar vervoer in grensoverschrijdende regio's , de noodzaak om de groei en stiptheid van het spoorvervoer te waarborgen en de doelstelling van de overheid inzake "*modal shift*" naar een meer duurzame vervoersmodus.

Le plan pluriannuel d'investissement accordera aussi l'attention nécessaire aux travaux d'infrastructure ferroviaire pour le fret et à l'accessibilité des pôles d'activité économique par le rail.

Une politique axée sur une meilleure ponctualité de l'offre de trains constituera l'un des grands atouts permettant d'accroître l'attrait du transport ferroviaire pour les utilisateurs. La ministre songe à cet égard aux aspects suivants: l'amélioration des processus opérationnels et le respect d'accords opérationnels clairs entre Infrabel et la SNCB, une organisation optimale des processus et la qualité de la maintenance tant du matériel roulant que de l'infrastructure, la gestion du trafic en temps réel et la vigilance du personnel, la qualité des informations fournies en cas de retard, une poursuite du renouvellement et de la standardisation du matériel roulant et, enfin, l'insertion dans les contrats de gestion d'un indicateur de performance critique pour la ponctualité, avec une incidence sur la rémunération variable du haut management.

Les contrats de gestion conclus avec la SNCB et Infrabel devront concrétiser la politique du gouvernement. La ministre s'attellera à la préparation de nouveaux contrats de gestion clairement structurés d'une durée de six ans, qui intégreront des mécanismes d'évaluation du management des deux entreprises publiques. La rémunération de ce management deviendra variable en fonction de la réalisation d'objectifs fixés dans le contrat de gestion, en ce compris la ponctualité. Une attention croissante sera également portée à une communication complète et correcte avec les usagers du rail. La redevance d'infrastructure à charge des compagnies ferroviaires doit être diminuée afin d'encourager l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Il y a lieu de rendre l'offre ferroviaire plus attrayante pour les voyageurs en mettant à leur disposition des gares accessibles, en les informant plus correctement et en leur proposant une structure tarifaire plus claire.

Le plan de transport à long terme de la SNCB mettra l'accent sur le transport intérieur de voyageurs, sans pour autant négliger le transport transfrontalier qualifié de service public. Il sera tenu compte à cet égard des besoins résultant d'une approche multimodale de la mobilité, d'une offre RER de qualité, de l'importance d'une approche intégrée des transports publics dans les régions transfrontalières, de la nécessité de garantir la croissance et la ponctualité du transport ferroviaire et de l'objectif des pouvoirs publics en matière de transfert modal d'évoluer vers un mode de transport plus durable.

In overleg met de Gewesten zal het aanbod aan openbaar vervoer op elkaar afgestemd worden en dit met een multimodale aanpak als leidraad. Een effectieve multimodale aanpak vergt op elkaar afgestemde overstaptijden en –informatie, een integratie van tarieven en uurregelingen van trein, tram en bus. Dit beleid moet eveneens geïntegreerd worden in de beheerscontracten, het vervoersplan van de NMBS en het meerjareninvesteringsplan.

Inzake de exploitatieveiligheid van het spoor zal gewerkt worden aan een veiligheidscultuur, waarbij steeds geleerd wordt uit vroegere fouten en zoveel mogelijk flexibel wordt ingegrepen. De meerjarenplannen van Infrabel en NMBS voorzien in zeer belangrijke investeringen in veiligheid en dienen conform de voorziene planning uitgevoerd te worden. op vlak van de Europese corridors voor vrachtvervoer en de centrale assen van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V) is het *European Rail Traffic Management System* (ERTMS) de aangewezen manier om de veiligheid te garanderen.

De veiligheid van de reizigers en het personeel blijft voorts een aandachtspunt bij de beveiliging van de stations, de stationsomgeving en de treinen.

De vrijmaking van de markt van het binnenlandse personenvervoer zal de federale regering op wetgevend en reglementair vlak worden voorbereid, met aandacht voor de continuïteit van een kwaliteitsvol en redelijk geprijsd treinaanbod. De overheidsbedrijven zullen zich op deze vrijmaking van de markt moeten voorbereiden. De huidige reorganisatie van NMBS, Infrabel en HR Rail zal daartoe tegen 2017 geëvalueerd worden.

De federale regering onderschrijft de continuïteit van de dienstverlening bij het spoor. Het protocol van sociaal akkoord ter voorkoming van wilde stakingen zal opgenomen worden in de beheerscontracten en het wettelijke kader. De regering zal Infrabel en NMBS opdragen om, na overleg met de sociale partners, een voorstel uit te werken waarbij in geval van staking toch in een gegarandeerde dienst voorzien wordt. Indien geen akkoord kan bereikt worden binnen een redelijke termijn zal de regering zelf een wetgevend initiatief nemen en hierbij voorrang geven aan de sociale dialoog en geen afbreuk doen aan het stakingsrecht.

De NMBS zal het transportplan op stakingsdagen communiceren aan haar gebruikers, o.a. via haar website.

De minister benadrukt het belang van het goederenvervoer per spoor en van het gecombineerd en verspreid vervoer. De stimulering van het goederenvervoer per spoor is essentieel om België als logistieke draaischijf

En concertation avec les Régions, l'offre de transports publics sera synchronisée et ce, dans le cadre d'une approche multimodale. Une approche multimodale efficace requiert une synchronisation des correspondances et des informations y afférentes, ainsi qu'une intégration des tarifs et des horaires des trains, des trams et des bus. Cette politique doit également être intégrée dans les contrats de gestion, le plan de transport de la SNCB et le plan pluriannuel d'investissement.

En ce qui concerne la sécurité d'exploitation du rail, la ministre développera une culture de la sécurité, tirant toujours les leçons du passé et privilégiant au maximum la flexibilité. Les plans pluriannuels d'Infrabel et de la SNCB prévoient des investissements considérables dans la sécurité et ceux-ci doivent être mis en œuvre conformément au calendrier prévu. Au niveau des corridors de fret européens et des exigences du réseau central du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), l'ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) est la meilleure piste pour garantir la sécurité.

La sécurité des voyageurs et du personnel reste, en outre, un élément crucial lors de la sécurisation des gares et de leurs abords, et des trains.

L'ouverture du marché du transport national de voyageurs sera préparée par le gouvernement fédéral sur le plan législatif et réglementaire en veillant à la continuité d'une offre ferroviaire de qualité et à un prix abordable. Les entreprises publiques devront se préparer à la libéralisation du marché. À cette fin, l'actuelle réorganisation de la SNCB, d'Infrabel et de *HR Rail* sera évaluée d'ici à fin 2017.

Le gouvernement fédéral souscrit à la continuité du service dans le domaine ferroviaire. Le protocole d'accord social visant à prévenir les grèves sauvages sera intégré dans les contrats de gestion et dans la loi. Le gouvernement demandera à Infrabel et à la SNCB de formuler, après concertation avec les partenaires sociaux, une proposition visant à assurer un service garanti en cas de grèves. Si aucun accord n'a été trouvé dans un délai raisonnable, le gouvernement prendra lui-même une initiative législative. La priorité sera donnée au dialogue social et ces dispositions ne remettront aucunement en cause le droit de grève.

Le plan de transport lors des jours de grève sera communiqué par la SNCB à ses usagers, notamment par le biais de son site internet.

La ministre insiste sur l'importance du transport ferroviaire de fret et du transport combiné et diffus. Il est essentiel d'encourager le transport ferroviaire de fret pour continuer à positionner la Belgique comme

verder te ontwikkelen en tegelijkertijd de vrachtwagens zo veel als mogelijk van de weg te halen.

— Het luchtverkeer

De regering streeft naar een duurzame oplossing voor het probleem van de geluidshinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal. De regering zal de economische ontwikkeling van de luchthaven ondersteunen met in achtneming van de leefomstandigheden van de omwonenden en van alle burgers die geluidshinder ondervinden.

Op korte termijn houdt de regering vast aan het zogenaamde moratorium. Een structurele en definitieve oplossing zal er komen op basis van de bestaande luchthavenakkoorden. Andere pistes zullen worden onderzocht in overleg met de operatoren, ook met betrekking tot de luchthaveninfrastructuur of de aanpassing van nachtactiviteiten. De vliegprocedures, met het preferentieel baangebruik, de windnormen en de eventuele verandering van vliegroutes, zullen worden opgenomen in een wetsontwerp.

De federale regering zal voorts werken maken van de oprichting van een onafhankelijk orgaan voor de controle van de lawaaihinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal vanuit het directoraat-generaal Luchtvaart binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer (DGLV).

Een samenwerkingsakkoord zal worden afgesloten met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot de werkwijze voor de toepassing van de Brusselse geluidsnormen. Andere samenwerkingsakkoord met de Gewesten zullen onderhandeld worden aangaande de bevoegdheden over de uitbating van de luchthaven, het beheer van het luchtruim en de impact van het luchtverkeer op het leefmilieu.

Met het oog op een structurele oplossing voor de financiering van de taken van Belgocontrol zal de federale regering een samenwerkingsakkoord met de Gewesten afsluiten om de modaliteiten en de financiering van de luchtvaartnavigatie en -dienstverlening op de Belgische luchthavens te regelen op basis van het principe “de gebruiker betaalt”. Bij de vervanging van het huidige samenwerkingsakkoord uit 1989 zal de creatie van een “*level playing field*” tussen de Belgische luchthavens vooropstaan en gestreefd worden naar zo efficiënt mogelijk inzet van de beschikbare middelen.

Transparantie wordt een bindende norm, zowel in het tarievenbeleid als bij de oplevering van correcte informatie over luchtverkeersvolumes door de luchthavenautoriteiten.

plaque tournante logistique et, dans le même temps, pour réduire autant que possible le nombre de camions sur les routes.

— Le trafic aérien

Le gouvernement tend à élaborer une solution durable au problème des nuisances sonores autour de l’aéroport de Bruxelles-National. Le gouvernement soutiendra le développement économique de l’aéroport dans le respect des conditions de vie des riverains et de tous les citoyens touchés pour les nuisances sonores.

À court terme, le gouvernement s’en tient au moratoire. Une solution structurelle et définitive se fondera sur les accords aéroportuaires existants. D’autres pistes seront examinées, en concertation avec les opérateurs, y compris par rapport à l’infrastructure aéroportuaire ou à la modification des activités nocturnes. Les procédures de vol, y compris l’usage préférentiel des pistes, les normes de vent et l’éventuelle modification de routes aériennes, feront l’objet d’un projet de loi.

Le gouvernement fédéral s’attèlera par ailleurs à la création d’une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores autour de l’aéroport de Bruxelles-National, créée au départ de la direction générale transport aérien au sein du SFP Mobilité et Transports (DGTA).

Un accord de coopération sera conclu avec la Région de Bruxelles-Capitale au sujet de la méthode d’application des normes de bruit à Bruxelles. D’autres accords de coopération seront négociés avec les Régions en ce qui concerne les compétences relatives à l’exploitation de l’aéroport, la gestion de l’espace aérien et l’impact environnemental de la circulation aérienne.

Pour appor*ter* une réponse structurelle au financement des missions de Belgocontrol, le gouvernement conclura un accord de coopération avec les Régions afin de régler les modalités et le financement du service à la navigation aérienne dans les aéroports belges sur base du principe de “l’utilisateur-payeur”. À l’occasion du remplacement de l’accord de coopération actuel, qui date de 1989, la création d’un *level playing field* entre les aéroports belges devra être une priorité et l’utilisation des ressources disponibles devra être optimisée.

La transparence devient une norme contraignante, tant pour la politique tarifaire que pour la fourniture d’informations précises sur les volumes de trafic par les autorités aéroportuaires.

De regering zal Belgocontrol opdragen om, na overleg met de sociale partners, een voorstel uit te werken dat in geval van staking toch een gegarandeerde dienst voorziet. Daarbij wordt voorrang gegeven aan de sociale dialoog en zal geen afbreuk gedaan worden aan het stakingsrecht.

Er wordt gestreefd naar de integratie van dienstverlening en luchtruim in Benelux-verband, als opstap naar een gemeenschappelijk Europees luchtruim (*Functional Airspace Block Europe Central*, FABEC). De militaire en civiele luchtverkeersleiding worden geïntegreerd.

Ten slotte engageert de federale regering zich om een wettelijk kader te creëren voor het gebruik van onbemande vliegtuigen, rekening houdend met het innovatief karakter, veiligheidsoverwegingen en het respect voor het privéleven.

II. — **ALGEMENE BESPREKING**

A. **Vragen en opmerkingen van de leden**

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) noemt de voorstellen van de minister een grote stap in de richting van een spoorbedrijf naar Zwitsers model, dat geroemd wordt om zijn stiptheid en organisatie. Veel maatregelen genieten de volle steun van N-VA. De NMBS en Infrabel moeten hun financieel huishouden structureel op orde krijgen. Dit is nodig om grote investeringsprojecten te faciliteren. De spoorwegen worden in deze legislatuur voorbereid op de vrijmaking van de Europese spoormarkt.

De NMBS zal zich eindelijk concentreren op zijn kerntaken en het vele aantal dochterondernemingen van de NMBS wordt gerationaliseerd. De NMBS dient zich via een dochteronderneming niet bezig te houden met houtverwerking. Er wordt daarentegen niet bespaard op veiligheid. Het automatische remsysteem wordt verder uitgebouwd over het Belgische spoornet. Dit beleid staat in schril contrast tot een jarenlang gebrek aan investeringen in veiligheid.

De spreekster is tevreden met de aangekondigde omzetting in een wettelijk kader van het protocolakkoord tegen wilde stakingen. Doel moet zijn om wilde stakingen zoveel mogelijk te vermijden.

Ketenmobiliteit en multimodaliteit vergt effectief ruim overleg met de Gewesten, bijvoorbeeld om de uurregelingen van trein, tram en bus op elkaar af te stemmen.

Le gouvernement demandera à Belgocontrol de formuler, en concertation avec les partenaires sociaux, une proposition visant à prévoir un service garanti en cas de grèves. La priorité est ainsi donnée au dialogue social et ces dispositions ne remettent aucunement en cause le droit de grève.

L'objectif est l'intégration de la prestation de services et de l'espace aérien dans le Benelux, comme un tremplin vers un ciel européen unique (*Functional Airspace Block Europe Central*, FABEC). Le contrôle du trafic aérien civil et militaire est intégré.

Le gouvernement fédéral s'engage enfin à créer un cadre juridique pour l'utilisation de drones, en tenant compte du caractère innovateur, des considérations en matière de sécurité et du respect de la vie privée.

II. — **DISCUSSION GÉNÉRALE**

A. **Questions et observations des membres**

Mme Inez De Coninck (N-VA) estime que les propositions de la ministre représentent un grand pas dans la direction d'une entreprise ferroviaire selon le modèle suisse, qui est renommé pour sa ponctualité et son organisation. Beaucoup de mesures emportent la pleine adhésion de la N-VA. La SNCB et Infrabel doivent structurellement mettre de l'ordre dans leurs finances. C'est nécessaire pour faciliter les grands projets d'investissements. Durant cette législature, les chemins de fer doivent se préparer à la libéralisation du marché ferroviaire européen.

La SNCB va enfin se concentrer sur ses missions fondamentales et le grand nombre de filiales de la SNCB va être rationnalisé. La SNCB ne doit pas s'occuper de la transformation du bois par l'intermédiaire d'une filiale. Par contre, on ne réalisera pas d'économies sur le volet de la sécurité. L'installation du système de freinage automatique se poursuivra sur le réseau ferroviaire belge. Cette politique contraste de manière criante avec le manque d'investissements observé dans la sécurité pendant des années.

L'intervenante se réjouit de la transposition annoncée, dans un cadre légal, de l'accord de protocole contre les grèves sauvages. L'objectif doit être d'éviter le plus possible les grèves sauvages.

La mobilité en chaîne et la multimodalité requièrent en effet une large concertation avec les Régions, par exemple en vue de mettre les horaires des trains, trams et bus en concordance.

De spreker steunt ten slotte de vermindering van de rijpadvergoeding voor de NMBS.

De heer Laurent Devin (PS) herinnert de commissie aan de schimmige aankondiging door de minister, vlak na het aantreden van de regering, over de grootte van de besparingen die de dotatie aan de spoorbedrijven deze legislatuur zullen treffen.

Betekent de aankondiging van een nieuw platform voor verkeersstatistieken dat de minister het BIVV opgeeft? De minister kondigt grote inspanningen aan inzake controle van het wegverkeer. Het regeerakkoord spreekt zelfs over 40 miljoen gecontroleerde voertuigen. Zullen daar ook de nodige budgettaire inspanningen voor gebeuren? Welke bijkomende bedragen zullen de federale politie of de lokale politiezones krijgen?

Aan welke voorbeelden denkt de minister voor het rijbewijs op punten? Zal er daarbij vooral gekeken worden naar recidive? Stelt de minister dat de huidige wegcode onvoldoende leesbaar is? Welke hervormingen moet de Wegcode dan leesbaarder maken: gaat om de diverse snelheidsbeperkingen of alcoholpercentages in de wet?

De minister lijkt weinig op te hebben met de recente regionalisering van sommige bevoegdheidspakketten in het kader van de zesde staatshervorming. Spreker herinnert eraan dat de MR deel uitmaakte van de regering die de zesde staatshervorming gerealiseerd heeft. De minister kondigt wel telkens overleg aan met de Gewesten, maar er zou reeds en zonder overleg beslist zijn om sommige lijnen van het spoor te vervangen door busdiensten.

Er wordt weliswaar gesproken over een financiële sanering van de spoorbedrijven, maar dit verhult niet dat de prioriteit van deze regering vooral een massieve besparing is. Kan de minister voorbeelden geven van huidige werven die stilgelegd zullen worden? Spreker is niet onder de indruk van de aankondiging dat de stiptheid zal verbeteren door dit te laten meetellen in de berekening van het variabele loon van het management. Dit is immers al beslist in het verleden.

De prijsstructuur vereenvoudigen gaat niet samen met een grotere vrijheid voor de NMBS inzake de prijszetting van de tickets. Eenzelfde traject gaat dan immers anders kosten naargelang het uur van de dag (spits- versus daluren).

Enfin, l'intervenante soutient la réduction de la redevance pour l'utilisation des sillons de la SNCB.

M. Laurent Devin (PS) rappelle à la commission l'annonce nébuleuse faite par la ministre, peu de temps après l'installation du gouvernement, sur l'ampleur des économies qui seront réalisées durant cette législature sur la dotation allouée aux entreprises ferroviaires.

La création d'une nouvelle plate-forme pour les statistiques de circulation routière signifie-t-elle que la ministre abandonne l'IBSR? La ministre annonce que des efforts importants seront fournis en ce qui concerne le contrôle de la circulation routière. L'accord de gouvernement parle même de 40 millions de véhicules contrôlés. Les efforts budgétaires nécessaires seront-ils consentis? Quels montants supplémentaires la police fédérale ou les zones de police locale recevront-elles?

À quels exemples la ministre songe-t-elle quand elle parle du permis à points? Prêtera-t-on surtout attention à la récidive? La ministre estime-t-elle que le Code de la route actuel n'est pas suffisamment lisible? Quelles réformes amélioreront sa lisibilité: s'agit-il des diverses limitations de vitesse ou des taux d'alcoolémie prévus dans la loi?

La ministre semble peu apprécier la récente régionalisation de certains paquets de compétences dans le cadre de la sixième réforme de l'État. L'intervenant rappelle que le MR faisait partie du gouvernement qui a réalisé cette réforme. La ministre annonce certes à chaque fois une concertation avec les Régions, mais il aurait déjà été décidé, sans aucune concertation, de remplacer certaines lignes de train par des services de bus.

Il est certes question d'un assainissement financier des entreprises ferroviaires, mais cela ne masque pas le fait que la priorité de l'actuel gouvernement est surtout de faire d'importantes économies. La ministre peut-elle donner des exemples de chantiers en cours qui seront mis à l'arrêt? L'intervenant n'est pas impressionné par l'annonce selon laquelle on améliorera la ponctualité en la faisant intervenir dans le calcul de la rémunération variable du management. Cela a en effet déjà été décidé dans le passé.

Une simplification de la structure des prix ne va pas de pair avec l'octroi d'une plus grande latitude à la SNCB en matière de fixation du prix des billets. En effet, le même trajet n'aura pas le même coût en fonction du moment de la journée (heures de pointe et heures creuses).

De spreker noteert dat de aangekondigde minimale dienstverlening het stakingsrecht behoudt. Die minimale dienstverlening zal in een druk spoornet als het Belgische echter nooit functioneren. Een kleinschalige verstoring heeft immers gevolgen over het hele spoor. Het loutere debat hierover doet het sociale overleg bij het spoor geen goed.

De PS steunt de investeringen in de spoorveiligheid. Het treinongeval in Buizingen heeft immers diepe sporen nagelaten. Die steun geldt eveneens voor de investeringen aan de infrastructuur van Infrabel, die in het bijzonder personen met een beperkte mobiliteit ten goede moet komen.

De heer Devin zegt de aangekondigde voorbereiding van de liberalisering van de spoormarkt tijdens deze legislatuur nauw op te volgen.

De aandacht voor de ontsluiting van de zeehavens door de spoorwegen is er wellicht gekomen door de greep van N-VA op deze regering. Dit zal echter grote investeringen vergen en doet nog maar eens de vraag stellen naar de grote besparingen die het spoor deze legislatuur worden opgelegd. Hoe kan deze regering meer dan 2 miljard euro besparen zonder te snijden in het spooraanbod?

De heer Gilles Foret (MR) steunt de krachtlijnen van het beleid van de minister van Mobiliteit. Er is de grote aandacht die gaat naar de veiligheid van de treingebruikers, niet enkel door de verdere investering in het automatische remsysteem maar ook de investeringen in de treinstations. De minister heeft terecht gewezen op de noodzaak aan overleg met de Gewesten. Wat de investeringen aan stations betreft, moeten de steden en gemeenten extra betrokken worden.

Veiligheid is ook een prioriteit bij het wegverkeer, met de streefcijfers van de Staten-generaal voor verkeersveiligheid en de Europese doelstellingen als richtsnoer. Hiertoe worden onder meer de controles opgedreven en komt er een meer intensief gebruik van verkeersstatistiek, zogenaamde *big data*. Spreker wil vernemen waarom de rechters op heden niet vaker gebruik maken van de mogelijkheid tot het opleggen van een alcoholslot. De heer Foret wijst er ook op dat zijn fractie het voorstel om de bestuurders van bromfietsen en motorfietsen te beschouwen als kwetsbare weggebruikers ten volle steunt.

L'intervenant note que le service minimum annoncé préserve le droit de grève. Ce service minimum ne fonctionnera toutefois jamais dans un réseau ferroviaire aussi dense que le nôtre. Une perturbation mineure a en effet un impact sur l'ensemble du réseau. Le simple fait d'en débattre ne favorise pas la concertation sociale au niveau des chemins de fer.

Le PS soutient les investissements dans la sécurité ferroviaire. L'accident ferroviaire de Buizingen a en effet laissé des traces profondes. Il soutient également les investissements dans l'infrastructure d'Infrabel, en particulier ceux qui doivent bénéficier aux personnes à mobilité réduite.

M. Devin déclare qu'il suivra de près les travaux annoncés qui doivent préparer la libéralisation du marché ferroviaire au cours de cette législature.

L'intérêt marqué pour le désenclavement des ports maritimes grâce aux chemins de fer s'explique sans doute par l'emprise de la N-VA sur ce gouvernement. Cela nécessitera toutefois des investissements importants, ce qui amène une nouvelle fois à s'interroger sur les économies astronomiques qui seront imposées au rail durant cette législature. Comment ce gouvernement peut-il réaliser plus de 2 milliards d'euros d'économies sans couper dans l'offre ferroviaire?

M. Gilles Foret (MR) soutient les lignes de force de la politique de la ministre de la mobilité. Il note l'intérêt soutenu porté à la sécurité des usagers du rail, qui se traduit non seulement par la poursuite des investissements dans le système de freinage automatique mais aussi par les investissements dans les gares. La ministre a souligné à juste titre la nécessité d'une concertation avec les Régions. En ce qui concerne les investissements dans les gares, les villes et les communes doivent être davantage associées.

La sécurité est également une priorité pour la circulation routière, avec pour fil conducteur les objectifs chiffrés des états-généraux de la sécurité routière et les objectifs européens. À cette fin, on multipliera les contrôles et on recourra de façon plus intensive aux statistiques en matière de circulation routière, les *big data*, notamment. L'intervenant demande pourquoi les juges ne recourent actuellement pas plus souvent à la possibilité d'imposer un alcolock. M. Foret souligne également que son groupe soutient pleinement la proposition visant à considérer les conducteurs de cyclomoteurs et de motocyclettes comme faisant partie des usagers de la route les plus vulnérables.

De minister wijst in haar beleidsverklaring terecht op de rol van de mobiliteit als economische hefboom. Zo gaat er aandacht naar de concurrentiepositie van de Belgische ondernemingen inzake wegtransport en maritiem transport. Spoorinvesteringen in logistiek en de ontsluiting van economische zones zijn eveneens van groot belang.

Spreker wijst er verder op de ontwikkeling van drones en hun vele toepassingen in landen als Frankrijk en Italië al voor heel wat nieuwe arbeidsplaatsen heeft gezorgd. Het is dan terecht dat voor een dergelijke creatieve sector naar een wettelijke omkadering wordt gezocht.

De spreker hoopt — inzake de realisatie van een co-modaliteit in het mobiliteitsbeleid, de modernisering van de Wegcode, het nieuw beheerscontract met Belgocontrol enzovoort — onverwijld op een constructieve samenwerking met de Gewesten.

Ten slotte benadrukt de heer Foret de nood aan een gelijk speelveld voor de Belgische luchthavens, teneinde het hoofd bieden aan de concurrentie van andere Europese luchthavens.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt aangenaam verrast te zijn door de voorstelling van de beleidsverklaring in de commissie, omdat er een duidelijke mobiliteitsvisie op langere termijn in te lezen is, die het strakke budgettaire korset overstijgt.

Overleg met de Gewesten zal gedurende deze legislatuur van cruciaal belang zijn om tot een duurzame mobiliteit met minder fileleed te komen. Zo is sensibilisering van de weggebruiker sinds de meest recente staatshervorming integraal een bevoegdheid van de Gewesten geworden. Het is afwachten wat hierin de toekomstige rol van het BIVV zal worden. Samenwerking zal uiteraard eveneens geboden zijn in de zoektocht naar een multimodaal mobiliteitsbeleid.

De heer Van den Bergh is tevreden met de nadruk op veiligheid die de minister legt. Samenwerking met diverse federale overheidsdiensten zal daarbij geboden zijn. Spreker is benieuwd naar concrete voorstellen voor een mogelijke bredere toepassing van de wet van 12 juli 2009 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, wat het invoeren van het alcoholslot betreft.

De uitdagingen voor het spoor waren al groot en daar komt nu de budgettaire sanering bovenop. Er worden beleidslijnen uitgezet met 2030 als horizon. Er zijn enkele pistes bekend hoe op het budgettaire kader zou gereageerd worden. Er is met name sprake geweest van

C'est à juste titre que la ministre souligne dans son exposé d'orientation politique le rôle de la mobilité en tant que levier économique. Elle y prend en compte la position concurrentielle des entreprises en matière de transport routier et de transport maritime. Les investissements ferroviaires dans la logistique et dans le désenclavement de zones économiques revêtent également une grande importance.

L'intervenant évoque ensuite le développement des drones, soulignant que leurs nombreuses applications ont créé de nombreux nouveaux emplois dans des pays comme la France et l'Italie. Il se justifie dès lors que l'on élabore un cadre légal pour un tel secteur créatif.

S'agissant de la réalisation d'une co-modalité dans la politique de mobilité, de la modernisation du Code de la route, du nouveau contrat de gestion avec Belgocontrol, *etc.*, l'intervenant souhaite sans tarder une bonne coopération constructive avec les Régions.

Enfin, M. Foret souligne la nécessité de mettre les aéroports belges sur un pied d'égalité, afin de leur permettre de faire face à la concurrence des autres aéroports européens.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) se déclare agréablement surpris par la présentation de l'exposé d'orientation politique faite à la commission, dès lors que l'on peut y lire une claire vision de la mobilité à plus long terme, qui dépasse le strict corset budgétaire imposé.

Au cours de la présente législature, la concertation avec les Régions sera essentielle pour mettre en place une mobilité durable et réduire les embarras de circulation. Depuis la dernière réforme de l'État, la sensibilisation des usagers est ainsi devenue une compétence régionale. Le rôle futur de l'IBSR dans ce nouveau cadre devra encore être précisé. Bien entendu, la collaboration sera également de mise dans l'élaboration d'une politique de mobilité mutimodale.

M. Van den Bergh se réjouit de l'importance que la ministre attache à la sécurité. À cet égard, la collaboration avec divers services publics fédéraux s'impose. L'intervenant est curieux de connaître les propositions concrètes d'élargissement éventuel de l'application de la loi du 12 juillet 2009 modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, en ce qui concerne le recours à l'éthylotest antidémarrage.

Le rail était déjà confronté à des défis de taille, auxquels s'ajoute désormais l'assainissement budgétaire. Des lignes politiques sont définies à l'horizon 2030. Plusieurs pistes ont été annoncées pour réagir au cadre budgétaire. Il a notamment été question de remplacer

de vervanging van sommige weinig gebruikte lijnen door busdiensten. Spreker maant aan tot grote voorzichtigheid alvorens sommige lijnen op te heffen. Misschien kan een grotere commerciële vrijheid voor de NMBS hier meer soelaas bieden.

Er is inzake het spoor in het bijzonder gesproken over een wijziging van de rijpadvergoeding. Spreker benadrukt het belang hiervan. De huidige regeling van de rijpadvergoeding ontmoedigt immers een optimaal gebruik van spoorcapaciteit in sommige streken. Dit wordt essentieel in de uitbreiding van het spooraanbod. Dit moet gerealiseerd zijn vóór het volgende algemene vervoersplan van de NMBS.

De spoortarieven moeten eenvoudiger terwijl NMBS een meer commerciële prijszetting zou mogen hanteren. Sluiten beide doelstellingen elkaar niet uit? Er is bovendien nu veel discussie over toeslag bovenop de ticketprijs indien deze niet aan het loket is gekocht. Neem het spoor niet beter een voorbeeld aan met een chip uitgeruste *smartcards* — zoals de *Oyster Card* van het Londense openbaar transport — in plaats van papieren tickets? Dit laatste eventueel in combinatie met een mobiliteitsbudget.

De heer Van den Bergh is tevreden dat de plannen voor een minimale dienstverlening het sociaal overleg en het stakingsrecht respecteren.

Inzake de financiering van Belgocontrol is de spreker benieuwd naar de hervormingen van deze regering. Op termijn moet een nieuw samenwerkingsakkoord met de Gewesten voor een structurele oplossing zorgen, maar overgangsmaatregelen in afwachting van dit samenwerkingsakkoord dringen zich allicht op. Zal de federale regering in de begroting 2015 extra middelen reserveren voor de financiering van Belgocontrol?

Wanneer hoopt de minister met een zogenaamde vliegwet naar de Kamer te kunnen komen?

De heer Van den Bergh steunt een wettelijk kader voor het gebruik van drones.

Tot slot stelt de spreker zich vragen bij de volgende passage uit de beleidsverklaring van de minister: "*Ik zal mij onthouden van elke inmenging, zowel bij de NMBS als bij Infrabel, in hun hoedanigheid van autonome overheidsbedrijven: noch in de dagelijkse bedrijfsvoering noch in de strategische commerciële beslissingen die niet behoren tot de opdrachten van openbare dienst*." (DOC 54 0020/030, p. 8) Betekent dit dan dat de minister wel tussenkomen in opdrachten die wel behoren tot de openbare dienst?

certaines lignes peu utilisées par des services de bus. L'intervenant recommande la plus grande prudence lorsqu'il s'agit de supprimer des lignes. En l'espèce, il serait peut-être utile d'accorder davantage de liberté commerciale à la SNCB.

En ce qui concerne le rail en particulier, il a été question de modifier la redevance pour l'utilisation de sillons ferroviaires. L'intervenant souligne l'importance de ce point. La réglementation actuelle relative à la redevance pour les sillons décourage en effet une utilisation optimale de la capacité ferroviaire dans certaines régions. Cet aspect est essentiel à l'élargissement de l'offre ferroviaire. Ces modifications doivent intervenir avant le prochain plan général de transport de la SNCB.

Les tarifs ferroviaires doivent être simplifiés, tandis que la SNCB devrait pouvoir appliquer une tarification plus commerciale. Ces deux objectifs ne sont-ils pas contradictoires? En outre, la majoration du prix du billet lorsque celui-ci n'est pas acheté au guichet fait actuellement polémique. Le rail ne ferait-il pas mieux de remplacer les billets papier par des *smartcards* à puce, comme l'*oyster card* sur le réseau de transport londonien? Combinées éventuellement avec un budget mobilité.

M. Van den Bergh se dit satisfait que les projets relatifs au service minimum respectent la concertation sociale et le droit de grève.

Concernant le financement de Belgocontrol, l'intervenant aimerait connaître les réformes envisagées par ce gouvernement. À terme, un nouvel accord de coopération avec les Régions devra apporter une solution structurelle, mais des mesures de transition s'imposent dès à présent. Le gouvernement fédéral réservera-t-il des moyens supplémentaires dans le budget 2015 pour le financement de Belgocontrol?

Quand la ministre espère-t-elle pouvoir soumettre à la Chambre une loi sur les procédures de vol?

M. Van den Bergh est favorable à un cadre légal régissant l'utilisation des drones.

Enfin, l'intervenant s'interroge sur le passage suivant extrait de l'exposé d'orientation politique de la ministre: "*Tant à la SNCB que chez Infrabel, en tant qu'entreprises publiques autonomes, je m'abstiendra de toute ingérence: ni dans les opérations quotidiennes ni dans les décisions commerciales stratégiques qui ne relèvent pas de missions de service public"*. (DOC 54 0020/030, p. 8). Cela signifie-t-il qu'il y aura bel et bien intervention de la ministre dans des missions relevant effectivement du service public?

Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld) looft het door de minister uitgestippelde beleid, maar heeft wel een aantal vragen. Zal de minister een wettelijk kader creëren voor zelfbesturende auto's waarmee momenteel proefritten worden verricht? De controles op de weg dienen te worden overlegd met de minister van Binnenlandse Zaken, maar er moet meer aandacht zijn voor de kwaliteit van de controles dan voor de kwantiteit ervan. Zal het rijbewijs-met-punten als instrument tegen recidive worden gebruikt? De Vlaamse regering bindt ook de strijd aan tegen recidive. Ongevallen beter registreren en analyseren leidt tot een verhoogde verkeersveiligheid doordat op de oorzaken kan worden ingewerkt. Na de hervorming van de spoorwegen komt het er in de eerste plaats op aan het reizen met de trein aantrekkelijker te maken. Dit kan onder meer door de mogelijkheid tot mobiel bellen en gebruik van internet op de trein nog beter te maken. Het Rekenhof heeft in een studie van twee jaar geleden 114 dochterondernemingen opgelijst waarvan een aantal geen enkele link vertonen met spoorwegactiviteiten. Het aantal dochterondernemingen moest dus drastisch omlaag. De intermodaliteit is essentieel inzake duurzame mobiliteit. Overleg met de Gewesten is in deze een absolute noodzaak. De spreekster juicht de wil om een minimumdienstverlening te garanderen ingeval van staking toe, al moet een definitieve regeling in overleg met de sociale partners gebeuren en moet met het publiek hierover transparant worden gecommuniceerd. Wat is ten slotte het standpunt van de minister inzake het Vierde Spoorwegpakket?

De heer David Geerts (sp.a) maakt zich zorgen over de impact van de door de minister aangekondigde besparingen. Het is positief een mobiliteitsbudget in te stellen, maar met welke middelen? Zal de regering het fiscaal gunstige regime van bedrijfswagens wijzigen ten voordele van groenere wagens? Wat is de stand van zaken inzake de geleidelijke invoering van ISA ("*Intelligent Speed Adapter*")? Belet het wetgevend kader niet dat in nieuwe technologieën zoals "*Driveless cars*" wordt geïnvesteerd? De trend om tegen 2020 het aantal verkeersdoden te halveren is blijkbaar gestopt. Ook hebben vorig jaar 15 dode-hoekongevallen plaatsgevonden die niet geregistreerd noch geanalyseerd werden. In het wegver voer moet de sociale dumping absoluut worden bestreden. De spreker is van oordeel dat het regeerakkoord hieraan veel te weinig aandacht besteedt. Het Rekenhof heeft hier nochtans een omstandige studie over gemaakt en pleit voor een databank waar zeven controleinstanties bij betrokken zijn. Inzake spoorvervoer worden veel goede bedoelingen geformuleerd: de schuld moet worden afgebouwd, de stijgende vraag moet worden beantwoord, het treinverkeer moet stipter, het personeel moet worden behouden, er moet een GEN komen in alle grote agglomeraties van het

Mme Nele Lijnen (Open Vld) félicite la ministre pour la politique qu'elle a définie, mais souhaite néanmoins poser un certain nombre de questions. La ministre légiférera-t-elle en ce qui concerne les voitures automatisées, qui font actuellement des essais? Les contrôles sur la route doivent faire l'objet d'une concertation avec le ministre de l'Intérieur, mais il s'agit de s'intéresser davantage à la qualité des contrôles qu'à leur quantité. Le permis à points sera-t-il utilisé pour lutter contre la récidive? Le gouvernement flamand lutte, lui aussi, contre la récidive. Une amélioration de l'enregistrement et de l'analyse des accidents permet d'accroître la sécurité routière du fait que l'on peut s'attaquer aux causes. Après la réforme des chemins de fer, il s'agit avant tout d'accroître l'attractivité des déplacements en train. Une des solutions consiste à améliorer encore davantage la possibilité de téléphonie mobile et l'utilisation de l'internet dans le train. Dans une étude qu'elle a réalisée il y a deux ans, la Cour des comptes a énuméré 114 filiales, dont certaines n'ont aucun lien avec les activités ferroviaires. Il convient donc de réduire de manière drastique le nombre de filiales. L'intermodalité est essentielle dans le cadre de la mobilité durable. La concertation avec les Régions est une nécessité absolue à cet égard. L'intervenante se réjouit que l'on souhaite garantir un service minimum en cas de grève, mais une réglementation définitive doit être établie en concertation avec les partenaires sociaux et le public doit bénéficier d'une communication transparente en la matière. Que pense enfin la ministre du quatrième paquet ferroviaire?

M. David Geerts (sp.a) s'inquiète de l'impact des économies annoncées par la ministre. Il est positif qu'un budget de la mobilité soit prévu, mais quels en seront les moyens? Le régime fiscal favorable pour les voitures de société, sera-t-il modifié par le gouvernement en faveur de voitures plus vertes? Où en est l'instauration progressive du système ISA ("*Intelligent Speed Adapter*")? Le cadre législatif n'empêche-t-il pas les investissements dans les nouvelles technologies telles que les voitures sans conducteur? Il s'avère que la tendance visant à réduire le nombre de tués sur les routes de moitié d'ici 2020 a connu un coup d'arrêt. L'année dernière, on a dénombré 15 accidents dus à l'angle morts, qui n'ont été ni enregistrés ni analysés. Il faut absolument lutter contre le dumping social dans le transport routier.L'intervenant considère que l'accord de gouvernement accorde beaucoup trop peu d'attention à cette problématique. La Cour des comptes y a pourtant consacré une étude circonstanciée et plaide pour une banque de données à laquelle sept instances de contrôle seraient associées. En matière de transport ferroviaire, de nombreuses bonnes intentions sont formulées: la dette doit être réduite, il faut répondre à la demande croissante, la ponctualité du trafic ferroviaire

land, enzovoort. De vraag is echter met welke middelen al deze doelstellingen zullen worden gerealiseerd in het licht van de totale besparing van 2,1 miljard euro op vijf jaar. De communicatie van de minister is ook niet altijd gelukkig. Wanneer zij voorstelt een aantal onrendabele treinen te vervangen door bussen, blijkt dat de regionale vervoersmaatschappijen niet werden gecontacteerd. De aangekondigde tariefvereenvoudiging is een eufemisme voor een tariefstijging. De afschaffing van de GO PASS voor 16-jarigen is dan weer geen besparing, maar een duidelijk politieke keuze. De investeringen in stations — niet alleen in Vilvoorde, ook in Brussel en Wallonië is renovatie essentieel — zouden worden opgeschort. Dit zal het spoorvervoer alleszins niet aantrekkelijker maken. Het feit dat de verloning van de ceo's afhankelijk zal zijn van de stiptheidscijfers is positief. Betekent dit echter dat de algemene aftopping van de lonen van ceo's, zoals voorgesteld door de vorige regering, zal worden verlaten? Inzake toegankelijkheid is een jaarlijkse rapportering verplicht. De vraag is echter hoe deze de komende jaren zal evolueren in het licht van de geplande besparingen. Met welke oplossing zal de minister over de brug komen om B-Logistics te redden? De voorgestelde minimumdienstverlening is niet realistisch volgens zowel de vakbonden als het management. In België zou dit betekenen dat ingeval van staking alleen C-treinen zouden rijden. En laat dit nu net het soort treinen zijn dat men wil afschaffen! Wat is de timing voor de tenuitvoerlegging van het plan-Schouppe aangaande de lawaaihinder veroorzaakt door het opstijgen van en het landen op de luchthaven van Zaventem? Belgocontrol heeft twee problemen: haar financiering (doordat de regionale luchthavens niet voor de dienstverlening moeten betalen) en haar positie binnen FABEC dat de luchtverkeersleiding Europees wil maken. Tot slot wil de spreker de minister nog dit citaat van de burgemeester van Bogotá in herinnering brengen: "*Welvaart betekent niet dat alle armen een auto bezitten, maar wel dat de rijken het openbaar vervoer nemen.*"

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) beklaagt de minister die wordt geacht een duurzaam-mobiliteitsbeleid uit te stippelen met een in het spoorvervoer van meet af aan met 2,1 miljard euro verminderde begroting. Hij wijst er de minister op dat ze minister van Mobiliteit is, niet alleen de minister van de NMBS. De stiptheidscijfers waren nooit – over een periode van tien jaar — zo slecht: 85,6 % in 2013 terwijl 92 % een minimum behoort te zijn. De zogeheten "*modal shift*" — van de weg naar het spoor — zal niet gerealiseerd kunnen worden door middel van alleen maar een meer opzichtige communicatie.

doit être améliorée, le personnel doit être maintenu, il faut réaliser un RER dans toutes les agglomérations du pays, *etc.* La question est cependant de savoir avec quels moyens tous ces objectifs seront réalisés à la lumière de l'économie totale de 2,1 milliards d'euros prévue sur cinq ans. La communication de la ministre n'est pas non plus toujours heureuse. Lorsqu'elle propose de remplacer certains trains non rentables par des bus, il s'avère ainsi que les sociétés de transport régionales n'ont pas été contactées. La simplification tarifaire annoncée est un cache-sexe pour une hausse des tarifs. La suppression du GO PASS pour les plus de 16 ans ne relève, en revanche, pas d'une économie mais clairement d'un choix politique.Les investissements dans les gares — une rénovation est essentielle non seulement à Vilvorde, mais aussi à Bruxelles et en Wallonie — serait suspendue. Cela ne rendra en tout cas pas le transport ferroviaire plus attrayant. La subordination de la rémunération des CEO aux chiffres en matière de ponctualité est une mesure positive. Cela signifie-t-il cependant que le plafonnement général des rémunérations des CEO, proposé par le gouvernement précédent, sera abandonné? En matière d'accessibilité, un rapport annuel est obligatoire. La question est cependant de savoir comment celle-ci évoluera au cours des prochaines années dans le contexte des économies prévues. Quelles solutions la ministre prévoit-elle pour sauver B-Logistics? Le service minimum proposé n'est pas réaliste selon les syndicats et le management. En Belgique, cela signifierait que seuls les trains C circuleraient en cas de grève. Or, c'est précisément le type de trains que l'on entend supprimer! Quel est le calendrier de la mise en œuvre du plan Schouppe concernant les nuisances sonores provoquées par les décollages et les atterrissages à l'aéroport de Zaventem? Belgocontrol est confrontée à deux problèmes: son financement (du fait que les aéroports régionaux ne doivent pas payer le service offert) et sa position au sein de FABEC, qui veut transférer le contrôle de la navigation aérienne au niveau européen. Enfin, l'intervenant souhaite rappeler à la ministre cette citation du maire de Bogotá: *"Un pays développé, ce n'est pas un pays où les pauvres ont des voitures. C'est un pays où les riches utilisent le transport en commun."*

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) plaint la ministre qui est censée élaborer une politique de mobilité durable avec un budget consacré au transport ferroviaire qui est d'emblée réduit de 2,1 milliards d'euros. Il lui rappelle qu'elle est ministre de la Mobilité et pas seulement de la SNCB. Les statistiques de ponctualité n'ont jamais — sur une période de dix ans — été si mauvaises: 85,6 % en 2013, alors que 92 % devrait être un minimum. Pour mettre en œuvre le "transfert modal" (de la route au chemin de fer), il ne suffit pas de rendre la communication plus tape-à-l'œil; il faut prendre des mesures

Daarvoor zijn concrete maatregelen nodig. Het Verbond van Belgische Ondernemingen heeft berekend dat de kostprijs van de files om en bij de 8 miljard euro bedraagt. Nochtans hoeft het beleid niet machteloos toe te kijken. In Nederland werden de files op zeven jaar tijd gehalveerd. In plaats van 4 miljard euro cadeau te doen aan de gebruikers van bedrijfswagens, verwacht de spreker ook fiscale stimuli voor hen die gebruik maken van het openbaar vervoer. Deze mensen — dagelijks 700 000 — zijn gebruikers, geen klanten. Wat de vermindering van het aantal verkeersdoden betreft, verbaast de spreker zich over het feit dat de ambitieuze doelstelling van het BIVV *"Go-for-zero"* ook niet de doelstelling is van de mobiliteitsminister. De grootste onduidelijkheid heerst inzake het standpunt van de minister over het rijbewijs-met-punten. Nu eens lijkt ze er tegen te zijn, dan weer verklaart ze er voorstander van te zijn. Is er trouwens overleg in deze met de minister van Binnenlandse Zaken? Terwijl het meerjareninvesteringsplan 25 miljard euro bedraagt, gespreid over een periode tot 2025, en ook de investeringen in veiligheidssystemen 5 miljard euro bedragen, worden besparingen ter hoogte van 2,1 miljard euro aangekondigd. Doen geloven dat dit niet met een vermindering van de stiptheid, van het aantal stopplaatsen, van het aantal lijnen en van de frequentie op die lijnen gepaard zal gaan, is leugenachtig. Een verschuiving naar het regionaal vervoer — door de aankondiging van de vervanging van niet-rendabele lijnen door bussen, bijvoorbeeld — is zonder overleg met de regionale vervoersmaatschappijen aangekondigd. Welke spoorlijn is dan rendabel? Het gaat om het maatschappelijk nut ervan.

Een in 2012 verrichte studie van het Rekenhof aangaande de schuld van de NMBS en Infrabel ter hoogte van meer dan 4 miljard euro beval aanzuivering of toch minstens een stabilisering van de schuld aan. Zal dit in het budgettair keurslijf dat door de regering wordt opgelegd wel überhaupt mogelijk zijn? Op Europees vlak wordt het Vierde Spoorwegpakket blijkbaar als een dogma aanvaard.

De liberalisering van het goederenvervoer heeft voor deze sector, in het licht van de levensnoodzakelijke *"modal shift"*, catastrofale gevolgen gehad. Ook het reizigersvervoer zal hier zwaar onder lijden. In het Verenigd Koninkrijk — enig voorbeeld van een totaal doorgevoerde liberalisering van het spoorvervoer voor reizigers — ligt de gemiddelde prijs per kilometer drie keer hoger dan in België. Zal u in de Europese ministerraad een kritische stem in deze laten weerklinken, zoals overigens het Europees Parlement? Zal het beheerscontract — dat voor een termijn van zes jaar wordt afgesloten — ambitieus zijn qua doelstellingen en performantienormen, de zogeheten KPI's? Waarom wordt ook het vaste deel van de verloning van de ceo's niet beïnvloed

concrètes. La Fédération des Entreprises de Belgique a calculé que le coût des embouteillages s'élève à près de 8 milliards d'euros. Pourtant, la politique ne doit pas nécessairement en être le spectateur impuissant. Aux Pays-Bas, les embouteillages ont été réduits de moitié en sept ans. Au lieu d'offrir 4 milliards d'euros aux utilisateurs de voitures de société, l'intervenant attend que l'on prenne des mesures fiscales en faveur des usagers des transports publics. Ces personnes — qui sont chaque jour au nombre de 700 000 — sont des usagers et non des clients. En ce qui concerne la réduction du nombre de tués sur les routes, l'intervenant s'étonne que l'objectif ambitieux de l'IBSR "*Go-for-zero*" ne soit pas également celui de la ministre de la mobilité. Il règne la plus grande incertitude en ce qui concerne le point de vue de la ministre sur le permis à points. Elle semble tantôt contre, tantôt pour. Une concertation en la matière a-t-elle d'ailleurs lieu avec le ministre de l'Intérieur? Alors que le plan pluriannuel d'investissement est doté de 25 milliards d'euros, répartis sur une période allant jusqu'en 2025, et que les investissements dans les systèmes de sécurité s'élèvent à 5 milliards d'euros, des économies pour un montant de 2,1 milliards d'euros sont annoncées. Affirmer que cela n'entraînera pas une diminution de la ponctualité, du nombre de points d'arrêt, du nombre de lignes et de la fréquence sur ces lignes, est mensonger. Un glissement vers le transport régional — par le remplacement de lignes non rentables par des bus, par exemple — est annoncé sans qu'il y ait eu la moindre concertation avec les sociétés de transport régionales. Quelle ligne ferroviaire est rentable? Il s'agit de leur utilité sociale.

Une étude de la Cour des comptes réalisée en 2012 concernant la dette de la SNCB et d'Infrabel, de plus de 4 milliards d'euros recommandait un apurement, ou, tout au moins, une stabilisation de la dette. Cela sera-t-il tout simplement possible dans le carcan budgétaire imposé par le gouvernement? Sur le plan européen, le Quatrième paquet ferroviaire est manifestement accepté comme un dogme.

À la lumière du "transfert modal", qui est vital, la libéralisation du transport des marchandises a eu des conséquences catastrophiques pour ce secteur. Le transport de voyageurs en pâtira tout aussi durement. Au Royaume-Uni — ce pays étant le seul exemple de libéralisation totale du transport de voyageurs par rail —, le prix moyen par kilomètre est trois fois plus élevé qu'en Belgique. Entendez-vous faire entendre une voix critique à ce sujet au Conseil des ministres européen, comme d'ailleurs le Parlement européen? Le contrat de gestion — conclu pour une période de six ans — sera-t-il ambitieux quant à ses objectifs et à ses indicateurs de performance (KPI)? Pourquoi la partie fixe de la rémunération des CEO n'est-elle pas liée à la réalisation des objectifs

door het halen van de vooropgestelde doelstellingen? De flexibiliteit inzake tarifering zal onvermijdelijk een stijging van de tarieven tot gevolg hebben. De toeslag voor laatkomers zonder biljet is schandalig, vooral als men weet dat de verdeelautomaten vaak defect zijn. De rijpadvergoedingen — de tweede begrotingspost na het personeel — is dermate hoog dat de NMBS onmogelijk winst kan maken. De spoorwegveiligheid is niet alleen een kwestie van cultuur, maar ook van onderhoud. Zijn de aanbevelingen van de commissie-Buizingen plots vergeten? Het Brusselse GEN moet nog altijd worden gerealiseerd en toch wordt al gesproken over een Luiks, een Charlerois, een Gents en Antwerps GEN. Is dat niet van het goede teveel? Is dat geen oogverblinding? Wie gelooft dat dit in het licht van de beperkingen inzake investeringen en inzake stedebouwkundige vergunningen realiseerbaar is? Is de federale overheid vragende partij of zijn het de regio's die hierop aandringen? Voor het vervoersplan — dat reeds voor zijn invoering wordt bekritiseerd — is overleg met de reizigers essentieel. Zal de minister dit overleg organiseren? Inzake de minimumdienstverlening wenst de spreker te vernemen of de minister het Italiaans model of het Frans model verkiest? Is een dergelijk model wel toepasbaar op het Belgische netwerk, waarvan het zwaartepunt in Brussel ligt? Kiest ze inzake lawaaihinder veroorzaakt door het overvliegen van Brussel voor de korte of de lange nacht? Wat wordt Europees opgelegd? Binnen twee jaar treedt een Europese reglementering in voege die ongunstig is voor de buurtbewoners. Zal voor Belgocontrol een nieuw samenwerkingsakkoord worden onderhandeld? De onbemande vliegtuigen stellen privacyproblemen. Zal hiermee rekening worden gehouden?

Concluderend stelt de spreker dat de grootste aandacht moet gaan naar het spoorvervoer, dat aantrekkelijk moet blijven voor diegenen die dagelijks met de trein reizen en aantrekkelijk moet worden gemaakt voor hen die op onze overvolle wegen thans in de file staan.

Mevrouw Isabelle Poncelet (cdH) vindt dat de lovenswaardige prioriteiten — die de vorige beleidsverantwoordelijke staatssecretaris voor Mobiliteit ook reeds naar voren schoof — moeten worden afgewogen tegenover de harde besparingen. Het mobiliteitsbudget is een positieve zaak, maar kan de minister hier wat concreter over zijn? Ook het aanzuiveren van de schuld kan worden toegejuicht, maar welke zal de impact zijn op de dienstverlening? Het gebruik van KPI-normen in de beheerscontracten, krachtens dewelke de stiptheid en de kwaliteit van de dienstverlening het loon van de topmanagers kunnen beïnvloeden, is een goede zaak. Hoe zal het gecombineerd en het verspreid

fixés? La flexibilité tarifaire entraînera inévitablement une augmentation des tarifs. Le supplément prévu pour les retardataires sans billet est scandaleux, surtout au regard de l'observation que les distributeurs automatiques sont souvent hors service. Les rémunérations versées pour les sillons — qui constituent le deuxième poste budgétaire après le personnel — sont tellement élevées qu'elles empêchent la SNCB de réaliser des bénéfices. La sécurité ferroviaire n'est pas seulement une question de culture mais aussi une question d'entretien. A-t-on subitement oublié les recommandations de la commission Buizingen? Bien que le RER bruxellois doive encore être construit, on parle déjà d'un RER à Liège, à Charleroi, à Gand et à Anvers. Se leurre-t-on? Qui pense que ces travaux sont réalisables dans le cadre des restrictions en matière d'investissements et des limitations en matière de permis d'urbanisme? Le gouvernement fédéral est-il demandeur ou est-ce au niveau régional que ces demandes sont formulées? En ce qui concerne le plan de transport — critiqué avant même d'avoir été adopté —, il est essentiel qu'une concertation ait lieu avec les voyageurs. La ministre organisera-t-elle cette concertation? S'agissant du service minimal, l'intervenant demande si la ministre préfère le modèle italien ou le modèle français. Ce modèle est-il applicable au réseau belge, dont Bruxelles est le centre de gravité? Choisit-elle, à propos des nuisances sonores causées par le survol de Bruxelles, l'option de la nuit courte ou celle de la nuit longue? Quelles sont les obligations au niveau européen? Dans deux ans, une réglementation européenne défavorable aux riverains entrera en vigueur. Un nouvel accord de coopération sera-t-il négocié pour Belgocontrol? Les avions sans pilote posent des problèmes à l'égard du respect de la vie privée? Va-t-on en tenir compte?

Pour conclure, l'intervenant indique qu'il convient d'être très attentif au transport ferroviaire, lequel doit rester attractif pour les voyageurs qui prennent le train quotidiennement et devenir attrayant pour les personnes aujourd'hui bloquées dans les bouchons sur nos routes saturées.

Mme Isabelle Poncelet (cdH) estime que les priorités louables qui ont été retenues — déjà mises en avant par le précédent secrétaire d'État compétent en matière de Mobilité — doivent être mises en balance avec les économies importantes prévues. Le budget de la mobilité est un point positif mais la ministre pourrait-elle être un peu plus concrète à ce sujet? L'apurement de la dette est également une bonne chose mais quel sera son impact sur le service? L'usage d'indicateurs de performance (KPI) dans les contrats de gestion — indicateurs qui prévoient que la ponctualité et la qualité du service peuvent influencer la rémunération des principaux managers — est également une bonne

vrachtvervoer in de Europese context concreet gesteund kunnen worden? De rurale lijnen zijn blijkbaar op weg om te verdwijnen. Men mag niet uit het oog verliezen dat de besparingen ook na 2019 een negatieve impact zullen hebben door de gecumuleerde besparingen. Zelfs de enveloppe van 5 miljard euro voor de uitrol van veiligheidssystemen tegen 2022 komt in gevaar. Welke lijnen zullen in Wallonië worden behouden? Hoe zal het GEN worden gerealiseerd? De Waalse as? De rurale lijnen? Welke lijnen zijn rendabel? Als men alle onrendabele lijnen wil afschaffen, zal men het hele net moeten opdoeken. Het staat in de sterren geschreven dat de NMBS weldra alleen de grote steden zal bedienen. De ruimere tariefvrijheid roept vele vragen op: zal op eenzelfde categorie van reizigers op eenzelfde traject een ander tarief worden toegepast? Zullen de voordelen voor groepen en categorieën van personen worden afgeschaft? Inzake het overvliegen van Brussel diende de bevolking te worden geraadpleegd voor het moratorium. Zal het aantal nachtvluchten worden vermeerderd of verminderd? Zal de nacht worden verlengd? Moet ook de minister van de Middenstand, die de bevoegdheid heeft toebedeeld gekregen over de regulering van het spoor- en het luchtvervoer, niet worden gehoord?

Mevrouw Daphne Duméry (N-VA) onderstreept dat de beleidsverklaring van de minister boordevol gezonde ambitie zit. Inzake verkeer moet geconstateerd worden dat de bevoegdheden verdeeld zijn onder de verschillende beleidsniveaus. Wanneer is het overleg met de Gewesten gepland? Wat verwacht de minister van dit overleg? De spreekster is voorstander van het rijbewijs-met-punten omdat dit een belangrijke bijdrage kan leveren tot de doelstelling van het halveren van het aantal verkeersdoden tegen 2020. De verkeerswet van 1968 dient te worden hervormd omdat het mettertijd een onontwarbaar kluwen is geworden. Over de binnenvaart werd niet veel vermeld. Concreet is ook hier een overleg met de Gewesten onontbeerlijk.

De heer Tim Vandenput (Open Vld) stelt dat de absolute prioriteit van een duurzame-mobiliteitsbeleid het verminderen van fileleed moet zijn. Brussel staat aan de top in het klassement van steden met de geringste automobiliteit. Ook rondom Brussel moet het fileleed worden aangepakt. In de gemeente waarvan de spreker burgemeester is – Hoeilaart – is enorm veel hinderlijk sluipverkeer. In het intergewestelijk platform moet dit probleem aangekaart worden. Er worden in de stations van Hoeilaart en Groenendaal door Infrabel veel werken verricht, maar ook moet worden gedacht aan de stationsomgeving. Met name zijn parkings en

chose. Comment le transport combiné et le trafic diffus des marchandises peuvent-ils être soutenus concrètement dans le contexte européen? Les lignes rurales sont manifestement vouées à disparaître. Il ne faut pas perdre de vue que les économies auront également un impact négatif après 2019 en raison des économies cumulées. Même l'enveloppe de 5 milliards d'euros prévue pour le déploiement de systèmes de sécurité à l'horizon 2022 est menacée. Quelles lignes va-t-on conserver en Wallonie? Comment le RER sera-t-il réalisé? L'axe wallon? Les lignes rurales? Quelles sont les lignes rentables? Si l'intention est de supprimer toutes les lignes non rentables, il faudra fermer tout le réseau. Il faut s'attendre à ce que la SNCB ne desserve bientôt plus que les grandes villes. La plus grande liberté tarifaire soulève de nombreuses questions: Des tarifs différents seront-ils appliqués à une même catégorie de voyageurs sur un même trajet? Les avantages accordés aux groupes et à certaines catégories de voyageurs seront-ils supprimés? Pour le survol de Bruxelles, la population a dû être consultée en vue du moratoire. Le nombre de vols de nuit va-t-il augmenter ou diminuer? La nuit sera-t-elle allongée? Le ministre des Classes moyennes à qui la compétence de la régulation du transport ferroviaire et aérien a été attribuée ne doit-il pas également être entendu?

Mme Daphne Duméry (N-VA) souligne que l'exposé d'orientation politique de la ministre regorge d'ambitions saines. En matière de circulation routière, il convient de constater que les compétences sont réparties entre les différents niveaux de pouvoir. Quand la concertation avec les régions doit-elle avoir lieu? Quelles sont les attentes de la ministre à cet égard? L'intervenante est favorable au permis à points car il peut contribuer de façon importante à la réalisation de l'objectif de la réduction de moitié du nombre de tués sur la route d'ici 2020. Il convient de réformer la loi relative à la police de la circulation routière de 1968 car elle s'est progressivement muée en un écheveau impossible à démêler. Peu de choses ont été dites à propos de la navigation intérieure. Concrètement, une concertation avec les régions est également indispensable à cet égard.

M. Tim Vandenput (Open Vld) indique que la priorité absolue de toute politique durable en matière de mobilité doit être de réduire les embouteillages. Bruxelles figure au sommet du classement des villes dont la mobilité automobile est la plus faible. Il convient également de lutter contre les embouteillages autour de Bruxelles. Dans la commune dont l'intervenant est le bourgmestre (Hoeilaart), d'importantes nuisances sont dues au trafic de contournement. Ce problème doit être évoqué sur la plate-forme interrégionale. Infrabel réalise d'importants travaux dans les gares de Hoeilaart et de Groenendaal mais il convient également de penser aux abords des

busstopplaatsen essentieel. Vandaag veroorzaakt wild parkeren veel overlast. Wat de geluidshinder van de luchthaven van Zaventem betreft, moet de veiligheid zowel voor de passagiers als voor de omwonenden prioritair zijn, moet vervolgens een evenwichtige spreiding plaatshebben — wat het best kan aan de hand van een vliegwet — en mag ook de inspraak van de lokale besturen niet uit het oog worden verloren.

De heer Jean-Jacques Flahaux (MR) herinnert eraan dat het artikel uit het kamerreglement inzake beleidsverklaringen uitspraken aangaande de persoonlijkheid van de bevoegde minister verbiedt. De spoorwegen moeten klantvriendelijk zijn en hiervoor commerciële methodes inzetten die niet in tegenstrijd zijn met de openbare dienstverlening. De reizigers zijn geen gebruikers. Ze moeten als klanten worden behandeld. De klant is immers koning. Dat moet het uitgangspunt van het mobiliteitsverhaal per spoor zijn. Niet alle stations worden op gelijke voet behandeld. De minister heeft uiteraard tijd nodig om al haar doelstellingen te realiseren. Zal de relatief hoge rijpadvergoeding geherstructureerd worden? Wat is het standpunt van de Gewesten inzake de intermodaliteit en de rurale lijnen? Zullen deze laatsten effectief worden afgeschaft of betreft het hier slechts geruchten? De investeringen in automatische remsystemen — op de voorgrond sedert het treinongeval in Buizingen op de lijn naar 's Gravenbrakel waar spreker burgemeester is — moeten worden voortgezet. Is het beheerscontract reeds afgesloten? Wat zal de regering beslissen indien na overleg geen oplossing uit de bus komt teneinde de continuïteit van de dienstverlening te garanderen? Wat is de timing voor de uitrol van het GEN?

Mevrouw Karine Lalieux (PS) herinnert eraan dat de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven in artikel 5, § 2/1, oplegt het beheerscontract voor zijn definitieve afsluiting voor te leggen aan het Parlement. De spreekster maakt zich zorgen over de impact van het afschakelplan op het treinverkeer, vooral na de uitspraak van de CEO van de NMBS, de heer Jo Cornu, volgens dewelke het hele spoorwegnet landelijk zou worden verlamd, zelfs indien de *black-out* maar in een enkele provincie een feit zou zijn. De spreekster vreest ook dat de op til zijnde liberalisering van het reizigersvervoer per spoor zal leiden tot een algehele stijging van de tarieven. Wat is het Belgisch standpunt inzake het Vierde Spoorwegpakket? Zal België het kritische standpunt van het Europees Parlement volgen? De Noord-Zuidverbinding is verzadigd. De NMBS en Infrabel dienen alternatieven te onderzoeken die de Noord-Zuidverbinding ontlasten zonder deze te verwijden. Het Brusselse Gewest zal nooit toestemmen met een dergelijke verwijding.

gares. Les parkings et les arrêts d'autobus sont essentiels à cet égard. Aujourd'hui, le parking sauvage cause d'importantes nuisances. En ce qui concerne les nuisances sonores relatives à l'aéroport de Zaventem, la sécurité doit être prioritaire tant pour les passagers que pour les riverains. Il conviendra ensuite de prévoir une répartition équilibrée — la meilleure solution à cet égard étant une loi sur la dispersion des vols — et il ne faut pas non plus oublier d'y associer les administrations locales.

M. Jean-Jacques Flahaux (MR) rappelle que l'article du Règlement de la Chambre relatif aux exposés d'orientation politique interdit les déclarations relatives à la personnalité du ministre compétent. Les chemins de fer doivent être au service de la clientèle et, à cette fin, utiliser des méthodes commerciales qui ne soient pas contraires au service public. Les voyageurs ne sont pas des usagers. Ils doivent être traités comme des clients, car le client est roi. Tel doit être le postulat de départ de la mobilité sur le rail. Toutes les gares ne sont pas traitées sur un pied d'égalité. La ministre a évidemment besoin de temps pour réaliser tous ses objectifs. La redevance par sillon, qui est relativement élevée, sera-t-elle restructurée? Quel est le point de vue des Régions en ce qui concerne l'intermodalité et les lignes rurales? Ces dernières seront-elles effectivement supprimées ou ne s'agit-il que de rumeurs? Les investissements dans les systèmes de freinage automatique — mis en avant depuis l'accident ferroviaire de Buizingen, sur la ligne de Braine-le-Comte où l'intervenant est bourgmestre — doivent être poursuivis. Le contrat de gestion a-t-il déjà été conclu? Que décidera le gouvernement si, après concertation, aucune solution ne se dégage pour garantir la continuité du service? Quel est le calendrier du déploiement du RER?

Mme Karine Lalieux (PS) rappelle que la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques impose, en son article 5, § 2/1, que le contrat de gestion doit être présenté au Parlement avant sa conclusion définitive. L'intervenante s'inquiète de l'incidence du plan de délestage sur la circulation des trains, surtout après les déclarations du CEO de la SNCB, M. Jo Cornu, selon lequel l'ensemble du réseau ferroviaire national serait paralysé, même si le *black out* ne concerne que certaines provinces. L'intervenante craint par ailleurs que la libéralisation en préparation du transport ferroviaire de voyageurs n'engendre une augmentation générale des tarifs. Quel est le point de vue de la Belgique concernant le Quatrième paquet ferroviaire? Se ralliera-t-elle aux critiques du Parlement européen? La jonction Nord-Midi est saturée. La SNCB et Infrabel doivent examiner des alternatives pour la désengorger sans procéder à un élargissement, car la Région bruxelloise n'accepterait jamais un tel chantier.

Ook moet de verdubbeling van het aantal sporen niet worden afgewacht.

Hoe zal men, zoals verwacht in 2017, de frequentie van het GEN — één trein per kwartier tijdens de spits en één per halfuur tijdens de daluren en het weekeinde — kunnen realiseren met de bestaande infrastructuur? Ter zake van de geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer op Zaventem heeft de minister een moratorium ingesteld. Wat is echter de timing van het overleg met de Gewesten en de omwonenden? Zal de nacht met twee uur worden verlengd? Zal terdege rekening worden gehouden met het voor Brussel heel belangrijke criterium van de bevolkingsdichtheid? Zal de federale Staat samen met de Gewesten eindelijk het onafhankelijk controleorgaan in het leven roepen? Zal het ontwerp van vliegwet zich laten inspireren door het wetsontwerp dat op het punt stond door de vorige regering te worden ingediend? Zal Belgocontrol in 2015 over alle middelen beschikken die het nodig heeft om al zijn opdrachten te vervullen? Hoe zou de minimumdienstverlening bij Belgocontrol eruitzien?

De heer Wouter Raskin (N-VA) onderstreept dat de minister het regeerakkoord volgt dat een trendbreuk wil realiseren. Met name zal de NMBS naar meer kostenefficiëntie moeten streven om een kwaliteitsvol, door de vraag gestuurd aanbod, gekoppeld aan flexibele tarieven die rekening houden met het type lijn en met het tijdstip waarop de trein wordt genomen, te kunnen doen. Lege treinen zijn alleszins niet verantwoord. De afstemming met het regionaal vervoer is van primordiaal belang. De gegarandeerde dienstverlening zal geen afbreuk doen aan het stakingsrecht noch aan het overleg met de vakbonden, maar de honderdduizenden dagelijkse pendelaars willen niet gegijzeld worden door een handjevol "*cheminots*". In het meerjareninvesteringsplan dient voldoende aandacht te worden besteed aan de prioriteiten van de Gewesten. De werken aan de stations moeten in verhouding staan tot hun gebruik. Megalomane werken zoals in Luik en Bergen zijn uit den boze. Ook moet de minister zich beraden over een betere regeling van het zwaar vrachtvervoer op de autosnelwegen.

De heer Emmanuel Burton (MR) spoort de minister aan alle alternatieven voor het overvliegen van Brussel in overleg met Vlaams- en Waals-Brabant te overwegen. Het moratorium biedt immers slechts een tijdelijke maar geen structurele oplossing. Zal de nacht — thans van 23 uur 's avonds tot 6 uur 's ochtends — worden geherdefinieerd? Zal de minister een ontwerp van vliegwet indienen en een onafhankelijk controleorgaan op poten zetten?

Il ne faut pas attendre non plus le doublement du nombre de voies.

Comment pourra-t-on — comme c'est prévu en 2017 — por*ter* la fréquence du RER à un train tous les quarts d'heure en période de pointe et à un train toutes les demi-heures en période creuse et le week-end, avec l'infrastructure existante? En ce qui concerne les nuisances sonores provoquées par le trafic aérien à Bruxelles-National, la ministre a instauré un moratoire. Quel est toutefois le calendrier de la concertation avec les Régions et les riverains? La nuit sera-t-elle allongée de deux heures? Sera-t-il véritablement tenu compte du critère de la densité de population si important pour Bruxelles? L'État fédéral va-t-il enfin créer, en concertation avec les Régions, l'autorité indépendante de contrôle? Le projet de loi sur les procédures de vol s'inspirera-t-il du projet de loi qui était sur le point d'être déposé par le précédent gouvernement? Belgocontrol disposera-t-il, en 2015, de tous les moyens nécessaires à l'accomplissement de ses missions? À quoi ressemblerait le service minimum chez Belgocontrol?

M. Wouter Raskin (N-VA) souligne que la ministre suit l'accord de gouvernement, qui veut marquer une rupture. La SNCB, en particulier, devra tendre vers une plus grande efficacité en matière de coûts pour pouvoir proposer une offre de qualité, dictée par la demande, associée à des tarifs flexibles tenant compte du type de ligne et du moment où l'usager prend le train. En tout état de cause, des trains vides ne se justifient pas. L'adéquation avec le transport régional est primordiale. Le service garanti ne remettra pas en cause le droit de grève, ni la concertation avec les syndicats, mais les centaines de milliers de navetteurs quotidiens ne veulent pas être pris en otages par une poignée de cheminots. Le plan pluriannuel d'investissements doit accorder une attention suffisante aux priorités des Régions. Les travaux effectués aux gares doivent être proportionnels à l'usage qui en est fait. Des travaux titanesques tels ceux de Liège et de Mons sont exclus. La ministre doit également mener une réflexion sur une meilleure régulation du transport routier lourd sur nos autoroutes.

M. Emmanuel Burton (MR) invite la ministre à envisager toutes les alternatives au survol de Bruxelles en concertation avec le Brabant wallon et le Brabant flamand. Le moratoire n'offre en effet qu'une solution temporaire, et non structurelle. La notion de nuit — actuellement de 23 heures à 6 heures — sera-t-elle redéfinie? La ministre déposera-t-elle un projet de loi sur la dispersion des vols et créera-t-elle un organe de contrôle indépendant?

De heer Bert Wollants (N-VA) constateert dat het luchtvaartdossier een zeer gevoelig dossier is waar helaas niet veel vooruitgang in wordt gemaakt. De luchthaven is een motor van de economie, rechtstreeks goed voor 38 000 jobs tegen 3 000 in Charleroi en 1 500 in Deurne. Het omzetten van het moratoriumvonnis heeft voor een doorbraak gezorgd maar de alternatieven moeten snel op tafel komen, met dien verstande dat alleen een stabiel kader de Gewesten in staat kan stellen flankerende maatregelen te nemen om de geluidshinder te verlichten. Belgocontrol moet in het licht van het feit dat het al jaren verliesgevend is efficiënter functioneren. Het FABEC-dossier (dat voorziet in een herverdeling van de luchtverkeersleiding in het licht van het eengemaakt Europees luchtruim – "*Single European Sky*" – en niet meer op louter nationale basis) is geblokkeerd. Via de Benelux kan alsnog worden gepoogd hier enige beweging in te krijgen.

B. **Antwoorden van de minister**

1. *Wegverkeer*

Fileleed

De minister is het eens met de analyse van het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) aangaande de zeer hoge kostprijs van files. Overleg met de Gewesten — aangaande het verminderen van de hinder veroorzaakt door wegwerkzaamheden — is in deze noodzakelijk.

Overleg met de Gewesten

Dit overleg met het Waalse Gewest en het Brusselse Gewest is reeds opgestart. Met het Vlaamse Gewest is het voor eind deze week gepland.

Wegcode

Het gaat erom de wegcode niet zozeer om te gooien dan wel hem duidelijker te maken en te harmoniseren.

Rijbewijs-met-punten

Een dergelijk rijbewijs bestaat in 21 Europese landen. Er moet dan ook eerst een *benchmarking* worden gemaakt alvorens een definitief standpunt in te nemen. Verklaringen in de pers dienaangaande weerspiegelen het standpunt van de minister allerminst.

Statistieken

Om de statistieken betrouwbaarder en sneller beschikbaar te maken moeten niet alleen de verschillende betrokken overheden met elkaar overleggen maar

M. Bert Wollants (N-VA) constate que le dossier aviation est un dossier très sensible, dans lequel on n'enregistre hélas guère d'avancée. L'aéroport est un moteur de l'économie qui crée 38 000 emplois directs, contre 3 000 à Charleroi et 1 500 à Deurne. La transposition du jugement de moratoire a ouvert une brèche, mais les alternatives doivent être mises sur la table rapidement, étant entendu que seul un cadre stable peut permettre aux Régions de prendre des mesures d'encadrement pour réduire les nuisances sonores. Belgocontrol, qui subit des pertes depuis des années, doit fonctionner plus efficacement. Le dossier FABEC (qui prévoit une redistribution du contrôle aérien dans le cadre de l'espace aérien européen unifié — "Ciel unique européen" — et non plus sur une base purement nationale) est bloqué. Via le Benelux, on peut encore essayer de le réactiver.

B. **Réponses de la ministre**

1. *Circulation routière*

Embarras de circulation

La ministre souscrit à l'analyse de la Fédération des entreprises de Belgique (FEB) concernant le coût très élevé des embouteillages. Une concertation avec les Régions — concernant la réduction des embarras de circulation générés par les travaux routiers — est indispensable à la matière.

Concertation avec les Régions

Cette concertation a déjà commencé avec les Régions wallonne et bruxelloise. Avec la Région flamande, elle est prévue pour la fin de cette semaine.

Code de la route

Il ne s'agit pas tant de chambouler le code de la route que de le rendre plus clair et de l'harmoniser.

Permis à points

Un tel permis existe déjà dans 21 pays européens. Il faut dès lors procéder à un *benchmarking* avant de prendre définitivement position. Les déclarations parues dans la presse à ce sujet ne traduisent aucunement la position de la ministre.

Statistiques

Afin d'améliorer la fiabilité des statistiques et de les rendre plus rapidement disponibles, non seulement les différentes autorités concernées doivent se concer*ter*,

moeten ook de verzekeringsmaatschappijen en de ziekenhuizen worden aangesproken.

Alcoholslot

Op dit ogenblik zijn er slechts 11 recidivisten die een alcoholslot hebben laten installeren. Oorzaken van de geringe populariteit zijn de hoge kostprijs, de noodzaak van een vorming, de relatieve onbetrouwbaarheid en het geringe enthousiasme van de rechtbank om het op te leggen.

Halvering aantal verkeersdoden

De prioriteit is het verhogen van het aantal controles — op alcoholmisbruik, op het dragen van de veiligheidsgordel, enzovoort — in overleg met de minister van Binnenlandse Zaken.

Rol BIVV

Zelfs binnen de nieuwe staatsstructuur dient het BIVV — met zijn 130 personeelsleden — inzake verkeersveiligheidscampagnes een leidende rol te spelen.

Borden in Wallonië

De Waalse minister van Vervoer heeft het akkoord met het BIVV aangaande het plaatsen van borden langs de Waalse autosnelwegen met campagnemateriaal van het BIVV recentelijk opgezegd.

2. Spoor

Overleg met de Gewesten

Dit overleg met het Waalse Gewest en het Brusselse Gewest is reeds opgestart. Met het Vlaamse Gewest is het voor eind deze week gepland.

Besparingen

De concrete impact van de besparingen op de dienstverlening zal per begrotingsjaar moeten worden beschouwd. Er is nog veel kostenefficiëntie mogelijk.

Dochterondernemingen

Momenteel telt de NMBS-Groep 114 dochterondernemingen waarvan sommigen geen enkele rechtstreekse of indirecte band vertonen met het spoorvervoer. Een diepgaande rationalisering is dan ook broodnodig.

mais les entreprises d'assurances et les hôpitaux doivent aussi être impliqués.

Éthylotest antidémarrage

Pour l'instant, seuls 11 récidivistes ont fait installer un éthylotest antidémarrage. Ce manque de popularité s'explique par le coût élevé, la nécessité de suivre une formation, le manque relatif de fiabilité et l'enthousiasme mitigé du tribunal à l'imposer.

Réduction de moitié du nombre de tués sur les routes

La priorité consiste à augmenter le nombre de contrôles — de l'abus d'alcool, du port de la ceinture de sécurité, *etc.* — en concertation avec le ministre de l'Intérieur.

Rôle de l'IBSR

L'IBSR — qui compte 130 membres de personnel — doit continuer à jouer un rôle de premier plan en ce qui concerne les campagnes de sécurité routière, même au sein de la nouvelle structure de l'État.

Panneaux en Wallonie

Le ministre wallon des Transports a récemment résilié l'accord conclu avec l'IBSR concernant l'installation de panneaux affichant du matériel de campagne de l'IBSR le long des autoroutes wallonnes.

2. Le rail

Concertation avec les Régions

Cette concertation a déjà été entamée avec les Régions wallonne et bruxelloise. Elle est prévue pour la fin de la semaine avec la Région flamande.

Économies

Les répercussions concrètes des économies sur le service fourni devront être considérées par année budgétaire. L'efficacité peut encore être considérablement améliorée en termes de coûts.

Filiales

Actuellement, le Groupe SNCB compte 114 filiales dont certaines ne présentent aucun lien direct ou indirect avec le rail. Il est donc vital de procéder à une rationalisation approfondie.

Goederenvervoer

Dit is essentieel voor het economisch weefsel. De logistieke link met de havens van Antwerpen en Zeebrugge moet versterkt worden. Het gecombineerd vervoer moet ondersteund worden.

Klant/gebruiker

De minister wil geen semantische discussie aangaan in deze. Het gaat erom commerciële methodes van klantvriendelijkheid te hanteren alsook marktonderzoek te verrichten naar de behoeften van de treinreizigers. Met privatisering heeft dit niets te maken.

KPI-normen

De performantienormen zijn thans al opgenomen in de beheerscontracten.

Flexibiliteit tarieven

Het is absoluut niet de bedoeling deze flexibiliteit te misbruiken om tariefverhogingen door te voeren. De vraag ging van de NMBS zelf uit om haar dagelijkse operationele autonomie te verhogen.

Stiptheid

De verbetering van de stiptheid spoort met het verbeteren van de efficiëntie op alle niveaus van de organisatie.

Toegankelijkheid

Het toegankelijk maken van stations voor personen met een handicap, het verlenen van bijstand en de mogelijkheid om binnen de 24 uur te reserveren, blijft een doelstelling van het beleid.

Gratisbeleid

Het gratisbeleid was niet het beste middel om het spoorvervoer aantrekkelijker te maken. Er moet worden nagedacht over andere formules die de jeugd naar de trein kunnen lokken. Op 14 december eerstkomend zal het nieuwe vervoersplan worden ingevoerd. Alle promotiecampagnes moeten eerst en vooral potentiële klanten aanspreken.

Eenheidstarief

De toeslag is in 2011 eengemaakt. De NMBS is van oordeel dat in het raam van de informatiemaatschappij de mogelijkheden om zich een biljet aan te schaffen

Transport de marchandises

Celui-ci est essentiel au tissu économique. La liaison logistique avec les ports d'Anvers et de Zeebruges doit être renforcée. Le transport combiné doit être encouragé.

Client/usager

La ministre ne veut pas entamer de débat sémantique en la matière. Il s'agit d'appliquer des méthodes commerciales orientées vers le client, mais aussi d'effectuer des études de marché concernant les besoins des voyageurs. La privatisation n'a rien à voir là-dedans.

Normes KPI

Les normes de performance figurent dès à présent dans les contrats de gestion

Flexibilité des tarifs

L'objectif n'est en aucun cas d'utiliser cette flexibilité pour procéder à des augmentations tarifaires. La SNCB elle-même avait demandé que l'on augmente son autonomie opérationnelle quotidienne.

Ponctualité

L'amélioration de la ponctualité cadre parfaitement avec l'amélioration de l'efficacité à tous les niveaux de l'organisation.

Accessibilité

L'accessibilité des gares aux personnes souffrant d'un handicap, la fourniture d'une assistance et la possibilité de réserver dans les 24 heures restent un objectif de la politique.

Politique de gratuité

Il s'est avéré que la politique de gratuité n'était pas le meilleur moyen de renforcer l'attractivité du transport ferroviaire. D'autres formules doivent être envisagées pour inciter les jeunes à prendre le train. Le nouveau plan de transport sera instauré le 14 décembre prochain. L'objectif premier des différentes campagnes de promotion doit être d'attirer des clients potentiels.

Tarif unique

Le supplément a été uniformisé en 2011. La SNCB estime que la société de l'information offre tellement de possibilités de se procurer un ticket sur l'internet ou par

dermate talrijk zijn door internet, smartphone en dergelijke, dat de toeslag wegens het niet in het bezit zijn van een treinbiljet verantwoord is.

Vervoersplan

De invulling van het Gewestelijk Expresnet (GEN) zal bij het opstellen van het lange-termijnvervoersplan in 2017 gebeuren, waarbij het GEN prioritair zal zijn.

Multimodaliteit

Het overleg met het Waalse Gewest en het Brusselse Gewest is reeds opgestart. Met het Vlaamse Gewest is het voor eind deze week gepland.

Rurale lijnen

Het ligt absoluut niet in de bedoeling van de minister de rurale lijnen af te schaffen. Ze wil integendeel een bijkomende dienstverlening.

Spoorveiligheid

Een groot aantal van de aanbevelingen van de commissie-Buizingen is reeds gerealiseerd. Tegen 2022 moet de uitrol van ETCS compleet zijn. De aanpassing van de treinen zal een jaar meer vergen.

Liberalisering reizigersvervoer

Dit behoort tot het Europese beleidsdomein. Op 3 december 2014 wordt hierover een Europese ministerraad gehouden. Het Belgisch standpunt zal in de schoot van de regering worden bepaald. Intussen is het aangewezen zich voorzichtig op het Vierde Spoorwegpakket voor te bereiden.

Minimumdienstverlening

De regering wacht af wat uit het sociaal overleg – tussen de directie en de vakbonden – uit de bus komt. Slechts indien er geen akkoord is, zal de regering zelf een regeling voorstellen.

Meerjareninvesteringsplan

Er zijn veel werven aangevat die niet werden voltooid. Dit heeft tot versnippering en geldverspilling geleid.

le biais de son *smartphone*, ... que le supplément facturé aux personnes qui voyagent sans ticket est justifié.

Plan de transport

Les modalités du Réseau Express Régional (RER) seront définies dans le cadre de l'établissement du plan de transport à long terme, en 2017, qui accordera une place prioritaire au RER.

Multimodalité

La concertation avec les Régions wallonne et de Bruxelles-Capitale a déjà été entamée. Une concertation est prévue avec la Région flamande à la fin de la semaine.

Lignes rurales

La ministre n'a absolument pas l'intention de supprimer les lignes rurales. Elle souhaite au contraire développer un service supplémentaire.

Sécurité du rail

Bon nombre de recommandations de la commission Buizingen ont déjà été réalisées. Le déploiement de l'ETCS doit être complet d'ici 2022. L'adaptation des trains prendra une année supplémentaire.

Libéralisation du transport de voyageurs

Cet aspect est du ressort de l'Europe. Un Conseil des ministres de l'Union européenne se tiendra en la matière le 3 décembre 2014. La position de la Belgique sera définie au sein du gouvernement. Il est recommandé entre-temps de se préparer prudemment au quatrième paquet ferroviaire.

Service minimum

Le gouvernement attend les résultats de la concertation sociale menée entre la direction et les syndicats. Ce n'est qu'en l'absence d'accord que le gouvernement proposera lui-même une réglementation en la matière.

Plan pluriannuel d'investissement

Beaucoup de chantiers entamés n'ont pas été achevés, ce qui a entraîné un éparpillement et du gaspillage.

Noord-Zuidverbinding

Er werden reeds veel studies verricht, waarvan een synthese moet worden gemaakt om vervolgens te kunnen beslissen welke oplossing de voorkeur kan wegdragen.

3. Luchtverkeer

Geluidshinder Zaventem

De vorige beleidsverantwoordelijke staatssecretaris voor Mobiliteit heeft op 31 juli jongstleden niet de beslissing genomen die zich opdrong. Het eerste kernkabinet heeft die beslissing wel genomen. Deze maand nog overlegt de federale overheid met het Brussels Gewest. Parallel hieraan overleggen het Vlaamse en het Waals Gewest. In een later stadium zal iedereen rond de tafel worden gebracht om structurele maatregelen te nemen. Men dient er wel rekening mee te houden dat het doorgaans 30 weken duiurt om een vliegroute te wijzigen. Hiervoor bestaan immers internationale standaarden. Belgocontrol is erin geslaagd deze termijn te herleiden tot 26 weken. De nacht — die thans duurt van 23 tot 6 uur — zal slechts na een evaluatie worden verlengd. Voorlopig is hier geen sprake van.

Belgocontrol

Het beheerscontract is op het niveau van de regering afgesloten. De CEO zal heel binnenkort een ontwerp voorleggen ter garandering van de minimumdienst. Wat de financiering betreft, heeft de minister van Begroting zijn toestemming gegeven om het huidige negatief saldo aan te zuiveren.

Drones

De privacy zal een bijzonder aandachtspunt vormen bij het opstellen van een wettelijke regeling.

C. **Replieken**

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) feliciteert de minister met haar beleidsverklaring die de levensnoodzakelijke trendbreuk inzake mobiliteit realiseert.

De heer Laurent Devin (PS) is van oordeel dat het al te gemakkelijk is de realisaties van de vorige regering, waar de partij van de minister ook deel van uitmaakte, te bekritiseren. Hoe zal het verkeersveiligheidsfonds worden beheerd? De beleidsverklaring van de minister ademt de retoriek van de Vlaamse nationalisten. De spreker wacht met spanning de begrotingsscijfers voor 2015 af.

Jonction Nord-Midi

Un grand nombre d'études ont déjà été réalisées, il convient maintenant d'en faire la synthèse afin de décider quelle solution doit être privilégiée.

3. Trafic aérien

Nuisances sonores Bruxelles-National

Le 31 juillet dernier, le précédent secrétaire d'État à la Mobilité, responsable de cette matière, n'a pas pris la décision qui s'imposait. Le premier cabinet restreint, en revanche, a pris cette décision. Ce mois-ci encore, le gouvernement fédéral négocie avec la Région bruxelloise. Les Régions wallonne et flamande se concertent en parallèle. À un stade ultérieur, chacun sera réuni autour de la table pour prendre des mesures structurelles. Il convient cependant de tenir compte du fait qu'il faut généralement 30 semaines pour modifier une route aérienne, étant donné que cette matière est régie par des normes internationales. Belgocontrol est parvenu à ramener ce délai à 26 semaines. La nuit — qui dure actuellement de 23 à 6 heures — ne sera prolongée qu'au terme d'une évaluation. Pour l'instant, il n'en est pas question.

Belgocontrol

Le contrat de gestion est conclu au niveau du gouvernement. Le CEO soumettra très prochainement un projet garantissant le service minimal. En ce qui concerne le financement, le ministre du Budget a donné son accord pour apurer le solde négatif actuel.

Drones

Une attention particulière sera accordée au respect de la vie privée lors de l'élaboration d'un cadre législatif.

C. **Répliques**

Mme Inez De Coninck (N-VA) félicite la ministre pour son exposé d'orientation politique, qui marque une indispensable rupture en matière de mobilité.

M. Laurent Devin (PS) considère que c'est trop facile de critiquer les réalisations du gouvernement précédent, auquel le parti de la ministre a également participé. Comment le fonds de la sécurité routière sera-t-il géré? L'exposé d'orientation politique de la ministre respire la rhétorique des nationalistes flamands. L'intervenant attend avec impatience les chiffres budgétaires pour 2015.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) onderstreept het belang van de beleidsnota, die volgende week wordt besproken. Die zal een aantal uitgetekende krachtlijnen concreet moeten maken. De sensibiliseringscampagnes inzake verkeersveiligheid zijn krachtens de zesde staatshervorming aan de Gewesten toebedeeld. De bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen vertrouwt krachtens haar artikel 6, § 1, XII, 7° *"de bevordering, de sensibilisering en de informatie inzake verkeersveiligheid"* duidelijk toe aan de Gewesten. Artikel 92*bis*, § 2, i, verplicht tot het sluiten van samenwerkingsakkoorden betreffende "*de organisatie langs de autosnelwegen, van nationale sensibiliseringsacties inzake verkeersveiligheid*". De Gewesten kunnen derhalve campagnes van het BIVV langs autosnelwegen verhinderen. De rol van het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid moet verder worden uitgeklaard in het licht van voornoemde staatshervorming.

Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld) vertrouwt erop dat de minister de ingeslagen weg met succes zal vervolgen.

De heer David Geerts (sp.a) stelt dat de hoofdvraag, namelijk de concrete impact van de besparingen op het spooraanbod, totaal niet beantwoord wordt. Waarop zal prioritair worden bespaard? Op veiligheid? Op het aantal lijnen? Op de frequentie? Op de kwaliteit? Hoe denkt de minister de minimumdienstverlening op het Belgische spoorwegnet te kunnen realiseren? De afschaffing van de Go-Pass zal jongeren afstoten. Hoe zullen de aanbevelingen van de commissie-Buizingen worden opgevolgd en gefinancierd? Welke maatregelen overweegt de minister inzake sociale dumping in het wegvervoer? Op al deze vragen is de minister het antwoord schuldig gebleven.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) verkiest te beginnen met de positieve punten uit de beleidsverklaring van de minister. Deze heeft terecht een lans gebroken voor het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid (BIVV). Wel is de minister niet duidelijk geweest over de verhouding tussen de Europese doelstelling het aantal verkeersdoden te halveren tegen 2020 en die van het BIVV "*Go-for-zero*" enerzijds en de plaats die het rijbewijs-met-punten hierin zou kunnen innemen. Ook hebben de parlementsleden zelfs niet het begin van een antwoord gekregen inzake de concrete impact op het spooraanbod van de miljardenbesparingen.

De cijfers zijn nochtans in de onlangs ingediende begroting duidelijk: de NMBS moet 18 % op de exploitatie en 82 % op de investeringen, Infrabel 100 % op de investeringen besparen. De afschaffing van de

M. Jef Van den Bergh (CD&V) souligne l'importance de la note de politique générale, qui sera examinée la semaine prochaine. Celle-ci devra concrétiser certaines lignes de force esquissées. Les campagnes de sensibilisation en matière de sécurité routière sont confiées aux Régions en vertu de la sixième réforme de l'État. Conformément à son article 6, § 1er, XII, 7°, la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles confie clairement aux Régions "*la promotion, la sensibilisation et l'information en matière de sécurité routière*". L'article 92*bis*, § 2, i, impose la conclusion d'accords de coopération concernant *"l'organisation, le long des autoroutes, des actions nationales de sensibilisation en matière de sécurité routière*". Les Régions peuvent par conséquent empêcher les campagnes de l'IBSR le long des autoroutes. Le rôle de l'Institut belge pour la sécurité routière doit être précisé à la lumière de la réforme de l'État précitée.

Mme Nele Lijnen (Open Vld) est convaincue que la ministre poursuivra avec succès dans la voie empruntée.

M. David Geerts (sp.a) indique que la question principale, à savoir l'impact concret des économies sur l'offre ferroviaire, reste totalement sans réponse. Sur quels aspects les économies porteront-elles prioritairement? Sur la sécurité? Sur le nombre de lignes? Sur la fréquence? Sur la qualité? Comment la ministre pense-t-elle pouvoir réaliser le service minimum sur le réseau ferroviaire belge? La suppression du Go-Pass repoussera les jeunes. Comment les recommandations de la commission Buizingen seront-elles suivies et financées? Quelles mesures la ministre envisage-t-elle en matière de dumping social dans le secteur du transport routier? À toutes ces questions, la ministre a omis de donner une réponse.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) choisit d'évoquer en premier lieu les points positifs de l'exposé d'orientation politique de la ministre. Celle-ci a eu raison de rompre une lance en faveur de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR). La ministre n'a toutefois pas été claire à propos de la relation entre l'objectif européen de diminuer de moitié le nombre de victimes de la route d'ici 2020 et l'objectif de la campagne "*Go-for-zero*" de l'IBSR et de la place que le permis à points pourrait y tenir. De même, les parlementaires n'ont pas encore reçu ne serait-ce que le début d'une réponse en ce qui concerne l'impact concret des milliards d'économies sur l'offre ferroviaire.

Les chiffres contenus dans le budget qui vient d'être déposé sont pourtant clairs: la SNCB doit réaliser des économies à concurrence de 18 % sur l'exploitation et de 82 % sur les investissements, et Infrabel de 100 %

Go-Pass werd reeds door de vorige regering beslist. De toeslag van 7 euro voor laatkomers is schandalig in het licht van het feit dat menig loket werd gesloten en verdeelautomaten vaak defect zijn. Dat zal het treinvervoer allerminst aantrekkelijker maken. Ook qua stiptheid werd niet geantwoord op de opmerkingen van de ombudsman. Inzake liberalisering verwacht de spreker een duidelijk standpunt dat de pendelaars en de dienstverlening ten goede komt. Het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) — dat toch enigszins de huidige regering inspireert — vangt blijkbaar bot wanneer het over de mobiliteitsverschuiving van het weg naar het spoor gaat. Dat is zeer jammer. Overleg met de Gewesten aangaande de wegwerkzaamheden is uiteraard nuttig maar zal het fileleed niet verminderen.

III. — **BESPREKING VAN DE VOORSTELLEN VAN AANBEVELING**

Voorstel van aanbeveling nr. 1 wordt ingediend door *de heren Marcel Cheron en Stefaan Van Hecke*. Dit voorstel luidt als volgt:

"De commissie,

Gelet op het regeerakkoord,

Gelet op de beleidsverklaring,

Na de minister te hebben gehoord,

Vraagt een langetermijnvisie uit te werken die erkent dat het spoor in België een essentiële functie vervult inzake mobiliteit. Die visie moet gepaard gaan met hernieuwde investeringen in de spoorwegen, met het oog op een massale, modale overheveling van de wegen naar het spoor. Kwaliteit en de uitgebreidheid van het treinenaanbod moeten prioritair zijn, in plaats van louter de rentabiliteit op korte termijn, die bijvoorbeeld onvoldoende rekening houdt met de economische kosten van de oververzadiging van het wegennet, welke door het VBO onlangs werden geraamd op 8 miljard euro. Bijgevolg wordt aan heel de regering aanbevolen de in het regeerakkoord vooropgestelde begrotingsinkrimpingen ter discussie te stellen in naam van een "spooruitzondering", ten bate van de pendelaars en van een duurzame mobiliteit."

sur les investissements. La suppression du *Go-Pass* avait déjà été décidée par le précédent gouvernement. Le supplément de 7 euros pour les personnes qui montent dans le train sans avoir de billet est scandaleux à la lumière du fait que de nombreux guichets ont été fermés et que les distributeurs automatiques de billets sont souvent en panne. Cette mesure ne va pas augmenter l'attractivité du transport ferroviaire. La ministre n'a pas répondu non plus aux observations formulées par le médiateur à propos de la ponctualité. S'agissant de la libéralisation, l'intervenant escompte une prise de position claire qui soit positive pour les navetteurs et le service public. La Fédérations des entreprises de Belgique (FEB) — qui est quand même une source d'inspiration pour le gouvernement actuel — n'a pas obtenu gain de cause sur la question du glissement de mobilité de la route vers le rail. C'est très dommage. La concertation avec les Régions à propos des travaux routiers est certes utile mais elle ne réduira pas les embarras de circulation.

III. — DISCUSSION DES PROPOSITIONS DE RECOMMANDATION

La proposition de recommandation n° 1 est déposée par *MM. Marcel Cheron et Stefaan Van Hecke.* Elle est rédigée comme suit:

"*La commission,*

Vu l'accord de gouvernement,

Vu la note d'orientation politique

Ayant entendu la ministre,

Demande de construire une vision de long terme qui reconnaît au rail un rôle essentiel en matière de mobilité en Belgique. Cette vision doit s'accompagner d'un réinvestissement dans l'outil ferroviaire, avec comme objectif un transfert modal massif de la route vers le rail. La priorité doit être la qualité et l'étendue de l'offre ferroviaire plutôt que la seule rentabilité à court terme, qui ne tient pas suffisamment compte, par exemple, du coût économique de la congestion du réseau routier estimée à 8 milliards d'euros récemment par la FEB. En conséquence, nous recommandons à l'ensemble du gouvernement de remettre en question les coupes budgétaires telles que prévues dans l'accord du gouvernement, au nom d'une "exception ferroviaire", au bénéfice des navetteurs et d'une mobilité durable."

Voorstel van aanbeveling nr. 2 wordt ingediend door *de heren Marcel Cheron en Stefaan Van Hecke*. Dit voorstel luidt als volgt:

"De commissie,

Gelet op het regeerakkoord,

Gelet op de beleidsverklaring,

Na de minister te hebben gehoord,

Vraagt het (goederen- en reizigers)spoorvervoer aantrekkelijker te maken: door de stations en stopplaatsen te handhaven (zelfs die welke momenteel weinig worden gebruikt), evenals de frequentie van de er halt houdende treinen en de amplitude van het treinaanbod. Die aspecten mogen niet in gevaar worden gebracht doordat het aanbod alleen wordt toegespitst op de zogenaamd "rendabele" lijnen, de grote stations en de huidige polen van economische activiteit."

La proposition de recommandation n° 2 est déposée par *MM. Marcel Cheron et Stefaan Van Hecke.* Elle est rédigée comme suit:

"*La commission,*

Vu l'accord de gouvernement,

Vu la note d'orientation politique

Ayant entendu la ministre,

Demande de renforcer l'attractivité du transport ferroviaire (fret et voyageurs): en préservant les gares et points d'arrêts, même peu fréquentés à l'heure actuelle, la fréquence des trains qui s'y arrêtent et l'amplitude de l'offre. Ces éléments ne peuvent pas être mis en danger par une concentration de l'offre uniquement sur les lignes "rentables", les grandes gares et les actuels pôles d'activité économique."

Voorstel van aanbeveling nr. 3 wordt ingediend door *de heren Marcel Cheron en Stefaan Van Hecke*. Dit voorstel luidt als volgt:

"De commissie,

Gelet op het regeerakkoord,

Gelet op de beleidsverklaring,

Na de minister te hebben gehoord,

Stelt dat het, gezien de gevaren van het op EU-echelon aan de gang zijnde liberaliseringsproces, dat reeds zijn beperkingen en uitwassen heeft aangetoond (goederenvervoer, internationaal reizigersverkeer enzovoort), noodzakelijk is op zijn minst in België duidelijke en krachtige ijkpunten vast te leggen die de neerslag zijn van de doelstellingen inzake openbare dienstverlening over heel het net."

La proposition de recommandation n° 3 est déposée par *MM. Marcel Cheron et Stefaan Van Hecke.* Elle est rédigée comme suit:

"*La commission,*

Vu l'accord de gouvernement,

Vu la note d'orientation politique

Ayant entendu la ministre,

Face aux dangers du processus de libéralisation en cours au niveau européen, qui a déjà montré ses limites et ses dérives (transport de marchandises, voyageurs internationaux…), il s'impose à tout le moins de fixer en Belgique des balises claires et fortes traduisant les objectifs de service public sur l'ensemble du réseau."

Voorstel van aanbeveling nr. 4 wordt ingediend door *de heren Marcel Cheron en Stefaan Van Hecke*. Dit voorstel luidt als volgt:

"*De commissie,*

Gelet op het regeerakkoord,

Gelet op de beleidsverklaring,

Na de minister te hebben gehoord,

La proposition de recommandation n° 4 est déposée par *MM. Marcel Cheron et Stefaan Van Hecke*. Elle est rédigée comme suit:

"*La commission,*

Vu l'accord de gouvernement,

Vu la note d'orientation politique

Ayant entendu la ministre,

Vraagt om in het kader van de onderhandelingen over het volgende beheerscontract bijzondere aandacht te besteden aan de versterking van het sociaal overleg met de vertegenwoordigers van de werknemers van de spoorwegen. Uit hetzelfde oogpunt moeten ten bate van de spoorweggebruikers dwingende doelstellingen worden ingevoerd inzake stiptheid, comfort, communicatie en overleg. Voorts mag de in het regeerakkoord aangekondigde tariefflexibiliteit geen voorwendsel zijn voor een nieuwe tariefverhoging, bijvoorbeeld in de meest rendabele segmenten. Tevens is het noodzakelijk een eenvoudige en duidelijke tariefstructuur te handhaven zoals dat momenteel het geval is, waarbij talrijke en variabele formules, die weinig bevattelijk zijn, worden voorkomen, zoals dat constateerbaar is bij de Franse Spoorwegen (SNCF).”

Dans le cadre de la négociation du prochain contrat de gestion, demande de porter une attention particulière au renforcement de la concertation sociale avec les représentants des travailleurs du rail. Dans la même optique, au bénéfice des usagers du rail, il faut introduire des objectifs contraignants en matière de ponctualité, de confort, de communication et de concertation. Par ailleurs, la flexibilité des tarifs annoncée dans l’accord de gouvernement ne doit pas constituer une excuse pour une nouvelle augmentation tarifaire, par exemple dans les segments les plus rentables. Il est également nécessaire de conserver une structure tarifaire simple et claire, comme c’est le cas actuellement, en évitant les formules multiples et variables, peu lisibles, comme on peut le voir à la SNCF.”

Voorstel van aanbeveling nr. 5 wordt ingediend door *de heer Gilles Foret, mevrouw Inez De Coninck, de heer Jef Van den Bergh en mevrouw Nele Lijnen*. Dit voorstel luidt als volgt:

La proposition de recommandation n° 5 est déposée par *M. Gilles Foret, Mme Inez De Coninck, M. Jef Van den Bergh et Mme Nele Lijnen.* Elle est rédigée comme suit:

“*De commissie,*

Gehoord de minister Jacqueline Galant gaat akkoord met de beleidskeuzes en -maatregelen zoals voorgesteld in de beleidsverklaring en vraagt deze maatregelen uit te voeren.”

“La commission,

Après avoir entendu la ministre Jacqueline Galant, est d’accord avec les choix et les mesures politiques comme présentés dans l’exposé d’orientation politique et demande d’exécuter ces mesures politiques.”

Voorstel van aanbeveling nr. 6 wordt ingediend door *de heer Laurent Devin, mevrouw Gwenaëlle Grovonius, de heren Emir Kir en David Geerts en mevrouw Karine Lalieux*. Dit voorstel luidt als volgt:

La proposition de recommandation n° 6 est déposée par *M. Laurent Devin, Mme Gwenaëlle Grovonius, MM. Emir Kir et David Geerts et Mme Karine Lalieux*. Elle est rédigée comme suit:

“De Kamer van volksvertegenwoordigers verzoekt de regering:

Het behoud van de compensaties voor openbare dienst van de NMBS te waarborgen en de burgers te waarborgen dat die diensten sociaal en territoriaal toegankelijk zijn.”

“*La Chambre des représentants demande au gouvernement de:*

Garantir le maintien des compensations de services publics de la SNCB et garantir aux citoyens l’accessibilité sociale et l’accessibilité territoriale de ces services.”

Voorstel van aanbeveling nr. 7 wordt ingediend door *de heer Laurent Devin, mevrouw Gwenaëlle Grovonius, de heren Emir Kir en David Geerts en mevrouw Karine Lalieux*. Dit voorstel luidt als volgt:

La proposition de recommandation n° 7 est déposée par *M. Laurent Devin, Mme Gwenaëlle Grovonius, MM. Emir Kir et David Geerts et Mme Karine Lalieux*. Elle est rédigée comme suit:

“De Kamer van volksvertegenwoordigers verzoekt de regering:

Het BIVV te steunen als expertisecentrum inzake het onderzoek naar de verkeersveiligheid, door het Instituut

“La Chambre des représentants demande au gouvernement de:

Soutenir l’IBSR en tant que centre d’excellence en matière d’étude de la sécurité routière en lui octroyant

de middelen toe te kennen die het nodig heeft voor het vervullen van zijn taken, waaronder de analyse van de oorzaken van ongevallen."

Voorstel van aanbeveling nr. 8 wordt ingediend door *de heer Laurent Devin, mevrouw Gwenaëlle Grovonius, de heren Emir Kir en David Geerts en mevrouw Karine Lalieux*. Dit voorstel luidt als volgt:

"De Kamer van volksvertegenwoordigers verzoekt de regering:

Het preventiebeleid inzake verkeersveiligheid te versterken door te waarborgen dat de duurzame financiering van de politiezones via het Fonds voor Verkeersveiligheid behouden blijft."

Voorstel van aanbeveling nr. 9 wordt ingediend door *de heer Laurent Devin, mevrouw Gwenaëlle Grovonius, de heren Emir Kir en David Geerts en mevrouw Karine Lalieux*. Dit voorstel luidt als volgt:

"De Kamer van volksvertegenwoordigers verzoekt de regering:

Het sociaal overleg en de preventie binnen de NMBS Groep te versterken om eventuele conflicten te voorkomen."

Voorstel van aanbeveling nr. 10 wordt ingediend door *de heer Laurent Devin, mevrouw Gwenaëlle Grovonius, de heren Emir Kir en David Geerts en mevrouw Karine Lalieux*. Dit voorstel luidt als volgt:

"De Kamer van volksvertegenwoordigers verzoekt de regering:

De leefbaarheid en de uitbouw van het goederenvervoer per spoor te waarborgen."

Voorstel van aanbeveling nr. 11 wordt ingediend door *de heer Laurent Devin, mevrouw Gwenaëlle Grovonius, de heren Emir Kir en David Geerts en mevrouw Karine Lalieux*. Dit voorstel luidt als volgt:

"De Kamer van volksvertegenwoordigers verzoekt de regering:

Te waarborgen dat het GEN vóór het einde van de regeerperiode daadwerkelijk in gebruik zal worden genomen."

les moyens nécessaires à l'exercice de ses missions parmi lesquelles l'analyse des causes des accidents."

La proposition de recommandation n° 8 est déposée par *M. Laurent Devin, Mme Gwenaëlle Grovonius, MM. Emir Kir et David Geerts et Mme Karine Lalieux*. Elle est rédigée comme suit:

"*La Chambre des représentants demande au gouvernement de:*

Renforcer les politiques de prévention en matière de sécurité routière en garantissant le maintien du financement pérenne des zones de police par le biais du Fonds de sécurité routière."

La proposition de recommandation n° 9 est déposée par *M. Laurent Devin, Mme Gwenaëlle Grovonius, MM. Emir Kir et David Geerts et Mme Karine Lalieux*. Elle est rédigée comme suit:

"*La Chambre des représentants demande au gouvernement de:*

Renforcer la concertation sociale et la prévention au sein du groupe SNCB afin de prévenir les conflits éventuels."

La proposition de recommandation n° 10 est déposée par *M. Laurent Devin, Mme Gwenaëlle Grovonius, MM. Emir Kir et David Geerts et Mme Karine Lalieux*. Elle est rédigée comme suit:

"*La Chambre des représentants demande au gouvernement de:*

Garantir la viabilité et le développement du fret ferroviaire."

La proposition de recommandation n° 11 est déposée par *M. Laurent Devin, Mme Gwenaëlle Grovonius, MM. Emir Kir et David Geerts et Mme Karine Lalieux*. Elle est rédigée comme suit:

"*La Chambre des représentants demande au gouvernement de:*

Garantir la mise en œuvre effective de l'exploitation du RER avant la fin de la législature."

Voorstel van aanbeveling nr. 12 wordt ingediend door *de heer Laurent Devin, mevrouw Gwenaëlle Grovonius, de heren Emir Kir en David Geerts en mevrouw Karine Lalieux*. Dit voorstel luidt als volgt:

"De Kamer van volksvertegenwoordigers verzoekt de regering:

De modernisering en de capaciteitsverhoging van het netwerk te waarborgen."

La proposition de recommandation n° 12 est déposée par *M. Laurent Devin, Mme Gwenaëlle Grovonius, MM. Emir Kir et David Geerts et Mme Karine Lalieux*. Elle est rédigée comme suit:

"*La Chambre des représentants demande au gouvernement de:*

Garantir la modernisation et l'augmentation de la capacité du réseau."

Voorstel van aanbeveling nr. 13 wordt ingediend door *de heer Laurent Devin, mevrouw Gwenaëlle Grovonius, de heren Emir Kir en David Geerts en mevrouw Karine Lalieux*. Dit voorstel luidt als volgt:

"De Kamer van volksvertegenwoordigers verzoekt de regering:

Een duurzame oplossing te waarborgen voor de Noord-Zuidverbinding, die de hoeksteen van het netwerk vormt."

La proposition de recommandation n° 13 est déposée par *M. Laurent Devin, Mme Gwenaëlle Grovonius, MM. Emir Kir et David Geerts et Mme Karine Lalieux*. Elle est rédigée comme suit:

"*La Chambre des représentants demande au gouvernement de:*

Garantir une solution durable pour la jonction Nord/Midi, clé de voûte du réseau."

Voorstel van aanbeveling nr. 14 wordt ingediend door *de heer Laurent Devin, mevrouw Gwenaëlle Grovonius, de heren Emir Kir en David Geerts en mevrouw Karine Lalieux*. Dit voorstel luidt als volgt:

"De Kamer van volksvertegenwoordigers verzoekt de regering:

Het behoud en de eenheid van het statuut van het spoorwegpersoneel, alsook kwalitatief hoogstaande arbeidsvoorwaarden voor alle werknemers te waarborgen."

La proposition de recommandation n° 14 est déposée par *M. Laurent Devin, Mme Gwenaëlle Grovonius, MM. Emir Kir et David Geerts et Mme Karine Lalieux*. Elle est rédigée comme suit:

"*La Chambre des représentants demande au gouvernement de:*

Garantir le maintien et l'unicité du statut du cheminot ainsi des conditions de travail de qualité pour l'ensemble des travailleurs."

Voorstel van aanbeveling nr. 15 wordt ingediend door *de heer Laurent Devin, mevrouw Gwenaëlle Grovonius, de heren Emir Kir en David Geerts en mevrouw Karine Lalieux*. Dit voorstel luidt als volgt:

"De Kamer van volksvertegenwoordigers verzoekt de regering:

Het behoud en het onderhoud van de "C-lijnen" te waarborgen, dat wil zeggen het effectieve gebruik van het secundaire netwerk te garanderen."

La proposition de recommandation n° 15 est déposée par *M. Laurent Devin, Mme Gwenaëlle Grovonius, MM. Emir Kir et David Geerts et Mme Karine Lalieux*. Elle est rédigée comme suit:

"*La Chambre des représentants demande au gouvernement de:*

Garantir le maintien et l'entretien des lignes "C", c'est-à-dire de garantir l'utilisation effective du réseau secondaire."

Voorstel van aanbeveling nr. 16 wordt ingediend door *de heer Laurent Devin, mevrouw Gwenaëlle Grovonius, de heren Emir Kir en David Geerts en mevrouw Karine Lalieux*. Dit voorstel luidt als volgt:

"De Kamer van volksvertegenwoordigers verzoekt de regering:

"De voortdurende verbetering van het aanbod, van de dienstverlening aan de reizigers en van de stiptheid te waarborgen."

La proposition de recommandation n° 16 est déposée par *M. Laurent Devin, Mme Gwenaëlle Grovonius, MM. Emir Kir et David Geerts et Mme Karine Lalieux*. Elle est rédigée comme suit:

"*La Chambre des représentants demande au gouvernement de:*

Garantir l'amélioration constante de l'offre, du service aux voyageurs et de la ponctualité."

Voorstel van aanbeveling nr. 17 wordt ingediend door *de heer Laurent Devin, mevrouw Gwenaëlle Grovonius, de heren Emir Kir en David Geerts en mevrouw Karine Lalieux*. Dit voorstel luidt als volgt:

"*De Kamer van volksvertegenwoordigers verzoekt de regering:*

De handhaving van de investeringen in de spoorwegveiligheid te waarborgen en de termijnen waarin het meerjarig investeringsplan voorziet, in acht te nemen."

La proposition de recommandation n° 17 est déposée par *M. Laurent Devin, Mme Gwenaëlle Grovonius, MM. Emir Kir et David Geerts et Mme Karine Lalieux*. Elle est rédigée comme suit:

"*La Chambre des représentants demande au gouvernement de:*

Garantir le maintien des investissements en matière de sécurité du rail et de respecter les délais prévus dans le plan pluriannuel d'investissement."

Voorstel van aanbeveling nr. 18 wordt ingediend door *de dames Karine Lalieux en Gwenaëlle Grovonius en de heren Emir Kir en Laurent Devin*. Dit voorstel luidt als volgt:

"*De commissie voor de Infrastructuur beveelt de minister van Mobiliteit aan:*

Bij het bepalen van de nieuwe vliegroutes alle veiligheidsregels strikt in acht te nemen."

La proposition de recommandation n° 18 est déposée par *Mmes Karine Lalieux et Gwenaëlle Grovonius et MM. Emir Kir et Laurent Devin*. Elle est rédigée comme suit:

"*La Commission de l'Infrastructure recommande à la ministre de la Mobilité de:*

Respecter strictement l'ensemble des règles de sécurité lors de la définition des nouvelles routes aériennes."

Voorstel van aanbeveling nr. 19 wordt ingediend door *de dames Karine Lalieux en Gwenaëlle Grovonius en de heren Emir Kir en Laurent Devin*. Dit voorstel luidt als volgt:

"*De commissie voor de Infrastructuur beveelt de minister van Mobiliteit aan:*

Bij het uitstippelen van nieuwe vliegroutes rekening te houden met het prioritaire criterium dat het overvliegen van de dichtstbevolkte gebieden moet worden voorkomen."

La proposition de recommandation n° 19 est déposée *par Mmes Karine Lalieux et Gwenaëlle Grovonius et MM. Emir Kir et Laurent Devin.* Elle est rédigée comme suit:

"*La Commission de l'Infrastructure recommande à la ministre de la Mobilité de:*

Respecter le critère prioritaire que constitue l'évitement des zones les plus densément peuplées lors de l'élaboration de nouvelles routes aériennes."

Voorstel van aanbeveling nr. 20 wordt ingediend door *de dames Karine Lalieux en Gwenaëlle Grovonius en de heren Emir Kir en Laurent Devin*. Dit voorstel luidt als volgt:

"*De commissie voor de Infrastructuur beveelt de minister van Mobiliteit aan:*

De dienstregeling van Brussels Airport zodanig aan te passen dat de nacht wordt verlengd van de periode tussen 23 u. en 6 u. naar de periode tussen 22 u. en 7 u."

La proposition de recommandation n° 20 est déposée par *Mmes Karine Lalieux et Gwenaëlle Grovonius et MM. Emir Kir et Laurent Devin.* Elle est rédigée comme suit:

"*La Commission de l'Infrastructure recommande à la ministre de la Mobilité de:*

Modifier les horaires de l'aéroport de Bruxelles-National pour étendre la nuit de 22 h à 7 h au lieu de 23 h à 6 h."

Voorstel van aanbeveling nr. 21 wordt ingediend door *de dames Karine Lalieux en Gwenaëlle Grovonius en de heren Emir Kir en Laurent Devin*. Dit voorstel luidt als volgt:

"*De commissie voor de Infrastructuur beveelt de minister van Mobiliteit aan:*

Een onafhankelijke instantie, mét vertegenwoordigers van de gewesten, op te richten belast met het controleren van geluidsoverlast die door Brussels Airport wordt veroorzaakt."

La proposition de recommandation n° 21 est déposée par *Mmes Karine Lalieux et Gwenaëlle Grovonius et MM. Emir Kir et Laurent Devin*. Elle est rédigée comme suit:

"*La Commission de l'Infrastructure recommande à la ministre de la Mobilité de:*

Créer une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores liées à Bruxelles-National qui incluent des représentants des Régions."

Voorstel van aanbeveling nr. 22 wordt ingediend door *de dames Karine Lalieux en Gwenaëlle Grovonius en de heren Emir Kir en Laurent Devin*. Dit voorstel luidt als volgt:

"*De commissie voor de Infrastructuur beveelt de minister van Mobiliteit aan:*

Belgocontrol als openbare luchtvaartcontroleinstantie te versterken door de financiering ervan veilig te stellen, zodat een kwaliteitsvolle luchtvaartveiligheid kan worden gehandhaafd."

La proposition de recommandation n° 22 est déposée par *Mmes Karine Lalieux et Gwenaëlle Grovonius et MM. Emir Kir et Laurent Devin*. Elle est rédigée comme suit:

"*La Commission de l'Infrastructure recommande à la ministre de la Mobilité de:*

Renforcer Belgocontrol en tant qu'organe public de contrôle aérien en sécurisant son financement afin de maintenir une sécurité aérienne de qualité."

Voorstel van aanbeveling nr. 23 wordt ingediend door *de heer David Geerts, de dames Gwenaëlle Grovonius en Karine Lalieux en de heer Laurent Devin*. Dit voorstel luidt als volgt:

"*In het kader van het verzekeren van de loyale concurrentie tussen alle transportfirma's de nodige maatregelen te nemen om dit te realiseren, met name de uitvoering en de versterking van een gegevensdatabank, een betere gegevensuitwisseling tussen de federale diensten en voldoende mankracht ter beschikking stellen om controles uit te voeren.*"

La proposition de recommandation n° 23 est déposée par *M. David Geerts, Mmes Gwenaëlle Grovonius et Karine Lalieux et M. Laurent Devin*. Elle est rédigée comme suit:

"*De prendre les mesures nécessaires pour assurer la concurrence loyale entre toutes les entreprises de transport, notamment la mise en œuvre et le renforcement d'une banque de données, l'amélioration de l'échange de données entres les services fédéraux et la mise à disposition d'agents suffisants pour effectuer les contrôles*."

Voorstel van aanbeveling nr. 24 wordt ingediend door *mevrouw Isabelle Poncelet*. Dit voorstel luidt als volgt:

"*Nadat de commissie voor de Infrastructuur de minister van Mobiliteit, mevrouw Jacqueline Galant, heeft gehoord in het raam van de voorstelling van haar beleidsverklaring,*

beveelt zij de minister van Mobiliteit aan:

Het behoud en de bescherming van de spoorweglijnen in landelijke gebieden te waarborgen door in te zetten op de continuïteit van de investeringen alsook op de kwaliteit van het aanbod én van de stations op die lijnen."

La proposition de recommandation n° 24 est déposée par *Mme Isabelle Poncelet*. Elle est rédigée comme suit:

"*La commission Infrastructure, après avoir entendu la ministre de la Mobilité Jacqueline Galant dans le cadre de la présentation de sa note d'orientation politique,*

Recommande à la ministre de la Mobilité:

De garantir la conservation et la préservation des lignes ferroviaires situées en régions rurales, en certifiant la continuité des investissements et la qualité de l'offre sur ces lignes et dans les gares y afférentes."

Voorstel van aanbeveling nr. 25 wordt ingediend door *mevrouw Isabelle Poncelet*. Dit voorstel luidt als volgt:

"*Nadat de commissie voor de Infrastructuur de minister van Mobiliteit, mevrouw Jacqueline Galant, heeft gehoord in het raam van de voorstelling van haar beleidsverklaring,*

beveelt zij de minister van Mobiliteit aan:

In het raam van het meerjarig investeringsplan 2013-2025, de financiële enveloppe van 2,56 miljard euro te waarborgen die is toegewezen om in overleg met de gewesten spoorwegprogramma's te realiseren."

La proposition de recommandation n° 25 est déposée *par Mme Isabelle Poncelet.* Elle est rédigée comme suit:

"*La commission Infrastructure, après avoir entendu la ministre de la Mobilité Jacqueline Galant dans le cadre de la présentation de sa note d'orientation politique,*

Recommande à la ministre de la Mobilité:

De garantir l'enveloppe financière de 2,56 milliards dévolus à des programmes ferroviaires à réaliser en concertation avec les Régions, dans le cadre du Plan pluriannuel d'Investissement 2013-2025."

Voorstel van aanbeveling nr. 26 wordt ingediend door *mevrouw Isabelle Poncelet*. Dit voorstel luidt als volgt:

"*Nadat de commissie voor de Infrastructuur de minister van Mobiliteit, mevrouw Jacqueline Galant, heeft gehoord in het raam van de voorstelling van haar beleidsverklaring,*

beveelt zij de minister van Mobiliteit aan:

Een voor iedereen toegankelijke spoorwegdienstverlening te waarborgen, met gunsttarieven die het gebruik van de trein moeten bevoordelen ten opzichte van de auto (groepstarieven, grotegezinnenkorting, trajectkaarten)."

La proposition de recommandation n° 26 est déposée par *Mme Isabelle Poncelet*. Elle est rédigée comme suit:

"*La commission Infrastructure, après avoir entendu la ministre de la Mobilité Jacqueline Galant dans le cadre de la présentation de sa note d'orientation politique,*

Recommande à la ministre de la Mobilité:

De garantir un service ferroviaire accessible à tous, avec des tarifs préférentiels qui constituent des incitants avantageux par rapport à l'utilisation de la voiture (prix de groupe, réduction familles nombreuses, carte de trajets)."

Voorstel van aanbeveling nr. 27 wordt ingediend door *mevrouw Isabelle Poncelet*. Dit voorstel luidt als volgt:

"*Nadat de commissie voor de Infrastructuur de minister van Mobiliteit, mevrouw Jacqueline Galant,*

La proposition de recommandation n° 27 est déposée *par Mme Isabelle Poncelet*. Elle est rédigée comme suit:

"*La commission Infrastructure, après avoir entendu la ministre de la Mobilité Jacqueline Galant dans le cadre*

heeft gehoord in het raam van de voorstelling van haar beleidsverklaring,

beveelt zij de minister van Mobiliteit aan:

De uitvoering van het GEN, dat een onmisbaar instrument is om de verkeersdruk van en naar Brussel te verminderen en dat zodoende een geloofwaardig alternatief is voor de auto, te versnellen."

IV. — **STEMMINGEN**

De voorstellen van aanbevelingen nrs. 1 tot 4 worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 4 stemmen.

De voorstellen van aanbeveling nrs. 6 tot 22 worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 4 stemmen.

Voorstel van aanbeveling nr. 23 wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

De voorstellen van aanbeveling nrs. 24 tot 27 worden achtereenvolgens verworpen met 10 tegen 4 stemmen.

Voorstel van aanbeveling nr. 5 wordt aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

De rapporteur,	*De voorzitter,*
Nele LIJNEN	Karine LALIEUX

BIJLAGE: AANGENOMEN AANBEVELING

De commissie,

Gehoord de minister Jacqueline Galant gaat akkoord met de beleidskeuzes en -maatregelen zoals voorgesteld in de beleidsverklaring en vraagt deze maatregelen uit te voeren.

de la présentation de sa note d'orientation politique,

Recommande à la ministre de la Mobilité:

D'accélérer la mise en œuvre du RER, qui constitue un outil indispensable pour décongestionner le trafic vers et au départ de Bruxelles et qui constitue de ce fait une alternative crédible à l'utilisation de la voiture."

IV. — VOTES

Les propositions de recommandation n^{os} 1 à 4 sont successivement rejetées par 10 voix contre 4.

Les propositions de recommandation n^{os} 6 à 22 sont successivement rejetées par 10 voix contre 4.

La proposition de recommandation n° 23 est rejetée par 10 voix contre 3 et une abstention.

Les propositions de recommandation n^{os} 24 à 27 sont successivement rejetées par 10 voix contre 4.

La proposition de recommandation n° 5 est adoptée par 10 voix contre 4.

Le rapporteur,	*La présidente,*
Nele LIJNEN	Karine LALIEUX

ANNEXE: RECOMMANDATION ADOPTÉE

La commission,

Après avoir entendu la ministre Jacqueline Galant, est d'accord avec les choix et les mesures politiques comme présentés dans l'exposé d'orientation politique et demande d'exécuter ces mesures politiques.

Centrale drukkerij – Imprimerie centrale