

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

12 december 2014

WETSONTWERP

**houdende de algemene uitgavenbegroting
voor het begrotingsjaar 2015**

ADVIES

**over sectie 33 — FOD Mobiliteit
en Vervoer**

VERSLAG

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

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Algemene bespreking.....	5
a. Vragen en opmerkingen van de leden.....	5
b. Antwoorden van de minister	23
c. Replieken	31
d. Bijkomende antwoorden van de minister	33
III. Advies	33

Zie:

Doc 54 **0496/ (2014/2015):**

- 001: Wetsontwerp (eerste deel).
- 002: Wetsontwerp (tweede deel).
- 003: Amendementen.
- 004: Verslag.
- 005: Amendementen.
- 006 tot 013: Verslagen.
- 014: Amendementen.
- 015: Verslag.
- 016: Amendementen.
- 017 tot 025: Verslagen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

12 décembre 2014

PROJET DE LOI

**contenant le budget général des dépenses
pour l'année budgétaire 2015**

AVIS

**sur la section 33 — SPF Mobilité
et Transports**

RAPPORT

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

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion générale.....	5
a. Questions et observations des membres.....	5
b. Réponses de la ministre	23
c. Répliques	31
d. Réponses complémentaires de la ministre	33
III. Avis	33

Voir:

Doc 54 **0496/ (2014/2015):**

- 001: Projet de loi (première partie).
- 002: Projet de loi (deuxième partie).
- 003: Amendements.
- 004: Rapport.
- 005: Amendements.
- 006 à 013: Rapports.
- 014: Amendements.
- 015: Rapport.
- 016: Amendements.
- 017 à 025: Rapports.

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

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery, Wouter Raskin
PS	Laurent Devin, Emir Kir, Karine Lalieux
MR	Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret
CD&V	Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld	Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen	Marcel Cheron
cdH	Isabelle Poncelet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Gwenaëlle Grovonijs, Eric Massin, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Philippe Pivin
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Karin Temmerman, Alain Top
Benoit Hellings, Stefaan Van Hecke
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
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie
INDEP-ONAFH	:	Indépendant-Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

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

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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de sectie 33 — FOD Mobiliteit en Vervoer van het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2015, alsook de verantwoording en de beleidsnota (DOC 54 0497/019 en 0588/015) besproken tijdens haar vergadering van 26 november 2014.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

Mevrouw Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, refereert voor de kern van haar betoog aan de tekst van de algemene beleidsnota Mobiliteit (DOC 54 0588/015), alsook aan haar presentatie van de beleidsverklaring Mobiliteit in de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven op 19 november 2014 (DOC 54 0020/xxx), aangezien de beleidsnota voor het begrotingsjaar 2015 uiteraard kadert binnen de algemene beleidsverklaring voor de volledige zittingsperiode.

Naast de eigenlijke tekst van de algemene beleidsnota wijst de minister op het feit dat ongeveer 85 % van de begroting van de FOD Mobiliteit en Verkeer bestaat uit de federale bijdragen aan NMBS, Infrabel en HR Rail voor het spoorwegvervoer (programma 33.51.1). Het federale beleid krijgt dus grotendeels vorm via de beheersovereenkomsten en investeringsprogramma's van deze autonome overheidsbedrijven.

Met betrekking tot de eerlijke concurrentie in de sector van het wegtransport haalt de minister de verhoging van het contingent aan reisvergoedingen voor Bosnië van 2 000 naar 2 500 eenheden als voorbeeld aan. Sinds de afsluiting van het bilaterale akkoord tussen België en Bosnië heeft Bosnië haar 2 000 vergoedingen al gebruikt, terwijl er slechts 8 Belgische aanvragen zijn geweest.

De krachtlijnen van het spoorwegbudget voor de komende jaren zijn als volgt:

— een jaarlijkse structurele krimp van de federale dotatie voor NMBS en Infrabel van 663 miljoen euro voor de begrotingsjaren 2015 tot 2019;

— een structurele vermindering van 150 miljoen euro, beslist door de vorige regering;

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la section 33 — SPF Mobilité et Transports du projet de budget général des dépenses pour l'année 2015, ainsi que la justification et la note de politique générale (DOC 54 0497/019 et 0588/015) au cours de sa réunion du 26 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, renvoie, pour l'essentiel de son intervention, au texte de la note de politique générale Mobilité (DOC 54 0588/015), ainsi qu'à la présentation de l'exposé d'orientation politique sur la Mobilité qu'elle a faite en commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques le 19 novembre 2014 (DOC 54 0020/xxx), dès lors que la note de politique générale pour l'année 2015 s'inscrit bien évidemment dans le cadre de l'exposé d'orientation politique qui couvre l'ensemble de la législation.

Outre le texte proprement dit de la note de politique générale, la ministre souligne que le budget du SPF Mobilité et Transports est, pour près de 85 %, composé de contributions fédérales en faveur de la SNCB, d'Infrabel et de HR Rail pour le transport ferroviaire (programme 33.51.1.). La politique fédérale prend donc essentiellement forme par le biais des contrats de gestion et des programmes d'investissement de ces entreprises publiques autonomes.

Pour ce qui est d'assurer une concurrence loyale au sein du secteur du transport par route, la ministre cite en exemple le relèvement du contingent d'indemnités de déplacement pour la Bosnie de 2 000 à 2 500 unités. Depuis la conclusion de l'accord bilatéral entre la Belgique et la Bosnie, cette dernière a déjà utilisé ses 2 000 indemnités, alors qu'il n'y a eu que 8 demandes belges.

Les lignes de force du budget des chemins de fer sont les suivantes pour les prochaines années:

— une contraction structurelle annuelle de la dotation fédérale en faveur de la SNCB et d'Infrabel d'un montant de 663 millions d'euros pour les années budgétaires 2015 à 2019;

— une diminution structurelle de 150 millions d'euros, décidée par le précédent gouvernement;

— het einde van de gratis Go-Pass voor 16-jarigen;

— een voorlopige verdeling van deze budgettaire inspanningen tussen Infrabel (47 %, integraal in investeringen) en NMBS (53 %, daarvan 80,5 % in investeringen en 19,5 % in exploitatiekosten);

— een definitieve verdeling van de besparingen, medio maart 2015, na afloop van het resultaat van besprekingen in werkgroepen van NMBS en Infrabel en overleg met de minister.

Het spoorbeleid dient zeker een antwoord te formuleren op de schuldsituatie van de spoorwegen. De schuld van de NMBS bedraagt 2,6 miljard euro en die van Infrabel 2,2 miljard euro. Deze schulden groeien jaarlijks met ongeveer 250 miljoen euro aan. De strijd tegen een stijgende geconsolideerde schuld moet onder meer gebeuren door de vele dochterondernemingen van de NMBS-groep te rationaliseren.

De budgettaire context zal uiteraard gevolgen hebben voor het volgende ondernemingsplan en de herziening van het meerjareninvesteringsplan. Bij een herziening van het investeringsplan ("2013-2025" wordt "2016-2030") zal rekening gehouden worden met de prioriteiten van de federale regering, waaronder een voorstedelijk treinaanbod, en van de Gewesten. Die laatste zullen kunnen optreden als cofinanciers. De minister stipt ook de kwestie van de nood aan een synthese van de studies over de toekomst van de Brusselse Noord-Zuidverbinding.

De beheerscontracten met de spoorbedrijven zullen op zes jaar gebracht worden en de omvang van de rapportering aan de FOD Mobiliteit en Vervoer sterk reduceren, van 10 300 naar ongeveer 1 600 pagina's.

De rijpadvergoeding van de NMBS aan Infrabel zal anders berekend worden, terwijl de regering er over blijft waken dat Infrabel minstens de helft van zijn inkomsten uit eigen middelen zal halen, opdat de schuld van Infrabel niet bij de geconsolideerde schuld van de overheid belandt. De herziening van de rijpadvergoeding dringt zich bovendien op door de bepalingen uit de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

Voor de onmiddellijke toekomst lijst de minister onder meer de volgende aandachtspunten op:

— een nieuwe BOB-campagne vanaf 1 december 2014;

— la fin du Go Pass gratuit pour les jeunes âgés de 16 ans;

— une répartition provisoire de ces efforts budgétaires entre Infrabel (47 %, intégralement en investissements) et la SNCB (53 %, dont 80,5 % en investissements et 19,5 % en frais d'exploitation);

— une répartition définitive des économies, à la mi-mars 2015, à l'issue des discussions en groupes de travail de la SNCB et d'Infrabel et après concertation avec le ministre.

La politique ferroviaire doit certainement apporter une réponse à l'endettement des chemins de fer. La dette de la SNCB s'élève à 2,6 milliards d'euros et celle d'Infrabel, à 2,2 milliards d'euros. Ces dettes s'accroissent annuellement d'environ 250 millions d'euros. Il convient de lutter contre la hausse de la dette consolidée, notamment en rationalisant les nombreuses filiales du groupe SNCB.

Le contexte budgétaire aura évidemment une incidence sur le prochain plan d'entreprise et sur la révision du plan d'investissement pluriannuel. Lors de la révision du plan d'investissement ("2013-2015" deviendra "2016-2030"), il sera tenu compte des priorités du gouvernement fédéral, dont une offre ferroviaire suburbaine, et des Régions. Ces dernières pourront intervenir comme cofinanciers. La ministre relève également la nécessité d'une synthèse des études sur l'avenir de la jonction Nord-Midi à Bruxelles.

La durée des contrats de gestion conclus avec les entreprises ferroviaires sera portée à six ans et le volume du rapportage au SPF Mobilité et Transports sera fortement réduit, de 10 300 à environ 1 600 pages.

La redevance pour l'utilisation des sillons payée par la SNCB à Infrabel sera calculée différemment, tandis que le gouvernement veillera à ce qu'Infrabel tire au moins la moitié de ses revenus de moyens propres, de telle sorte que la dette d'Infrabel ne vienne pas grossir la dette consolidée de l'État. La révision de la redevance pour l'utilisation des sillons s'impose également en raison des dispositions de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

Pour l'avenir immédiat, la ministre passe en revue les dossiers suivants:

— une nouvelle campagne BOB à partir du 1^{er} décembre 2014;

— een versterking van de bilaterale samenwerking met Duitsland en het Groothertogdom Luxemburg;

— een beter registratie en analyse van verkeersongelukken, in samenwerking met de Gewesten;

— opmaak van een recidiveplan;

— een hervorming van procedures voor de transitnummerplaten;

— een regularisatiecampagne voor de inschrijving van voertuigen.

Met betrekking tot de minimale dienstverlening zal de regering pas een wetgevend initiatief nemen — dat in geen geval afbreuk zal doen aan het stakingsrecht — indien de spoorbedrijven geen akkoord bereiken binnen het kader van het sociale overleg. In afwachting vraagt de regering de spoorbedrijven een *benchmark* met andere Europese landen op te maken.

Inzake de geluidshinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal zal de regering de vliegprocedures in een wettelijk kader onderbrengen en indienen bij de Kamer van volksvertegenwoordigers. In het Directoraat-Generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer (DGLV) zal een onafhankelijk orgaan worden opgericht om de geluidshinder rond de luchthaven te controleren.

Met betrekking tot Belgocontrol streeft de regering naar een nieuw samenwerkingsakkoord met de Gewesten, teneinde alle gebruikers van de luchtvaarnavigatie te laten bijdragen aan de werking van Belgocontrol. Er zullen in de loop van het begrotingsjaar 2015 nog federale middelen gereserveerd moeten worden voor de werking van Belgocontrol.

Er zal een koninklijk besluit worden uitgevaardigd dat voorziet in een juridisch kader voor zogenaamde “*drones*” tot 150 kilogram.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) ziet het mobiliteitsbeleid voor de volgende jaren als het bewijs dat deze regering in haar beleid naar een trendbreuk met het verleden streeft. Hij steunt het ambitieuze programma van de minister. De investeringen in de automatisering van de remmen van de trein blijven overeind en er wordt geïnvesteerd in de ombudsdienst voor het spoor. De

— un renforcement de la coopération bilatérale avec l’Allemagne et le grand-duché de Luxembourg;

— l’amélioration de l’enregistrement et de l’analyse des accidents de la route, en coopération avec les Régions;

— l’établissement d’un plan de lutte contre la récidive;

— une réforme des procédures pour les plaques minéralogiques de transit;

— une campagne de régularisation pour l’inscription des véhicules.

En ce qui concerne le service minimum, le gouvernement ne prendra une initiative législative — qui ne portera en aucun cas atteinte au droit de grève — que si les entreprises ferroviaires n’aboutissent pas à un accord dans le cadre de la concertation sociale. Dans l’intervalle, le gouvernement demande aux entreprises ferroviaires de réaliser un *benchmark* avec d’autres pays européens.

S’agissant des nuisances sonores autour de l’aéroport de Bruxelles National, le gouvernement inscrira les procédures de vol dans un cadre légal et les soumettra à la Chambre des représentants. Un organe indépendant sera créé au sein de la Direction générale Transport aérien du SPF Mobiliteit en Transporten (DGTA), en vue de contrôler les nuisances sonores causées par l’aéroport.

En ce qui concerne Belgocontrol, le gouvernement s’efforce de conclure un nouvel accord de coopération avec les Régions, en vue de faire contribuer tous les utilisateurs de la navigation aérienne au fonctionnement de Belgocontrol. Dans le courant de l’année budgétaire 2015, il faudra encore réserver des moyens fédéraux pour le fonctionnement de Belgocontrol.

Un arrêté royal sera pris en vue d’instaurer un cadre juridique pour les “*drones*” jusqu’à 150 kg.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) considère que la politique de mobilité prévue pour les prochaines années prouve que le gouvernement s’efforce, dans sa politique, de rompre avec le passé. Il soutient le programme ambitieux de la ministre. Les investissements dans l’automatisation des freins des trains sont préservés et d’autres sont consentis pour la création d’un service

spreker vraagt naar de stand van zaken van het overleg met de Gewesten met betrekking tot hun prioriteiten voor het aangepaste meerjaren investeringsplan van de NMBS-groep.

De heer Laurent Devin (PS) begrijpt de algemene ongerustheid van de treinreizigers en het treinpersoneel voor de komende jaren. De besparingen zullen immers pijn doen. Het meerjaren investeringsplan voor de spoorwegen zal herzien worden, geldt dit ook voor het nieuwe vervoersplan van de NMBS?

Er is in de beleidsnota — net als eerder in de beleidsverklaring van de minister (DOC 54 0020/030) — een veelheid aan begrippen te lezen: comodaliteit, intermodaliteit, multimodaliteit *etc.* Gaat het telkens om hetzelfde? Er is in ieder geval steeds nood aan overleg met Gewesten. Wat is de stand van zaken van dit overleg?

De spreker stelt vast dat de minister graag spreekt over een “klantgericht” beleid en de minister laat evenmin na er op te wijzen dat slechts 15 % van de stations meer dan 80 % van de treinreizigers bedienen. Zal er daarom minder geïnvesteerd worden in de kleinere treinlijnen en -stations? Meer algemeen moet de huidige onzekerheid over de komende budgettaire beslissingen ophouden. Er moet eindelijk duidelijkheid komen over de keuzes van de nieuwe regering: wat met het tariefbeleid, personeelsbeleid en de kleinere treinlijnen?

De heer Devin is tevreden dat er inzake verkeersveiligheid ook sprake is van de noodzaak aan preventie, in plaats van louter repressie te benadrukken. Misschien heeft het overleg met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken al een domper gezet op het initiële enthousiasme voor veel meer politiecontroles?

Met betrekking tot de vaststellen van de modaliteiten van de verdeling van het Verkeersveiligheidsfonds, ten slotte, vraagt de heer Devin om te overleggen met de vertegenwoordiging van de steden en gemeenten.

De heer Gilles Foret (MR) benadrukt dat het enige tijd zal vergen om al de nieuwe beleidskeuzes inzake mobiliteit op de sporen te zetten. Toch blijkt uit de beleidsnota dat al in 2015 werk wordt gemaakt van het opstarten van tal van nieuwe werven. Gezien de grote uitdagingen die de NMBS-groep wachten en de nood aan overleg om tot een comodaliteit te komen is het effectief aangewezen om eerst technische werkgroepen op te starten, alvorens tot de voor het voorjaar van 2015 geplande concrete keuzes te komen.

de médiation pour le rail. L'intervenant demande où en est la concertation avec les Régions en ce qui concerne leurs priorités pour le plan pluriannuel d'investissement adapté du Groupe SNCB.

M. Laurent Devin (PS) comprend l'inquiétude générale des usagers et du personnel des chemins de fer pour les prochaines années. Les économies seront en effet douloureuses. Le plan pluriannuel d'investissement pour les chemins de fer sera révisé. En va-t-il de même pour le nouveau plan de transport de la SNCB?

La note de politique générale — tout comme, auparavant, l'exposé d'orientation politique de la ministre (DOC 54 0020/030) — contient un grand nombre de concepts: co-modalité, intermodalité, multimodalité, *etc.* S'agit-il chaque fois de la même idée? En tout cas, une concertation avec les Régions reste systématiquement nécessaire. Quel est l'état d'avancement de cette concertation?

L'intervenant constate que la ministre parle volontiers d'une politique “orientée vers le client”, mais elle omet de préciser que 15 % des gares seulement desservent plus de 80 % des voyageurs. Les investissements dans les plus petites lignes et gares seront-ils dès lors réduits? D'une manière plus générale, il convient de lever l'incertitude actuelle concernant les prochaines décisions budgétaires. La clarté doit enfin être faite sur les choix du nouveau gouvernement: quid de la politique tarifaire, de la politique du personnel et des petites lignes?

M. Devin se réjouit qu'en matière de sécurité routière, l'accent soit également mis sur la prévention, et non sur la répression uniquement. Peut-être que la concertation avec le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur a déjà tempéré l'enthousiasme initial pour une intensification très importante des contrôles de police?

En ce qui concerne la détermination des modalités de répartition du fonds de sécurité routière, enfin, M. Devin réclame une concertation avec la représentation des villes et des communes.

M. Gilles Foret (MR) souligne qu'il faudra un certain temps pour mettre en œuvre tous les nouveaux choix politiques en matière de Mobilité. Il ressort toutefois de la note de politique générale qu'une quantité de nouveaux chantiers seront ouverts dès 2015. Compte tenu des défis majeurs qui attendent le Groupe SNCB et du besoin de concertation pour parvenir à la co-modalité, il s'indique effectivement de mettre en place au préalable des groupes de travail techniques, avant de procéder aux choix concrets prévus pour le printemps 2015.

De rol van de minister van Mobiliteit de komende jaren zal er inderdaad een zijn van bemiddelaar en tussenpersoon om de verschillende beleidsniveaus zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen. Dit laatste geldt bijvoorbeeld ook voor de toekomst van Belgocontrol, waar de minister moet streven naar een gelijke behandeling van de diverse luchthavens.

Ten slotte wijst de spreker op de nood aan een blijvende aandacht voor het gecombineerd en verspreid vervoer, evenals voor het riviergoederentransport.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) looft de uitgebreide en met concrete voorstellen gevulde presentatie van de minister. In het bijzonder het luik over de spoorwegen is ruim uitgewerkt. Mobiliteit en de NMBS vallen dan ook voor het eerst sinds enige tijd onder de bevoegdheid van dezelfde minister. De spreker hoopt dan ook dat de NMBS de rest van het mobiliteitsbeleid niet in de schaduw zal stellen.

De beleidsnota Mobiliteit spreekt over het “pleiten voor ... de internalisering van externe vervoerskosten” (DOC 54 0588/015, p. 3). Betekent dit dat de regering een vorm de invoering van een vorm van rekeningrijden overweegt? “Bepreiten” is bovendien een weinig veelzeggende term, zeker indien men veel wil inzetten op ketenmobiliteit. De spreker is een groot voorstander van het zogenaamde mobiliteitsbudget als alternatief voor de fiscale ondersteuning van de bedrijfswagens.

Is er een verband tussen het aangekondigde observatorium voor de mobiliteit en het in de beleidsverklaring Economie en Consumenten vermelde Interfederaal Instituut voor de Statistiek (DOC 54 0020/007, p. 13)? Wat wordt de verhouding met enerzijds het BIVV, dat momenteel al werkt rond het verzamelen van cijfermateriaal en anderzijds de Algemene Directie Statistiek van de FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie?

De beleidsnota blijft over de systematische aanpak van recidive erg vaag: welke concrete stappen zullen worden ondernomen en welke instantie zal het aangekondigde onderzoek naar de meest geschikte instrumenten ondernemen? De heer Van den Bergh wijst in dit verband op de al lang aanslepende thematiek van het rijbewijs op punten, dat een koppeling van diverse databanken en samenwerking met de Gewesten vergt. Dezelfde vaagheid merkt de spreker op over het onderzoek naar een betere ongevallenregistratie en -analyse. Zal het BIVV daarbij een rol spelen? Hoe zal de samenwerking met de Gewesten verlopen?

Le rôle de la ministre de la Mobilité au cours des prochaines années sera en effet celui d'une médiatrice et d'une intermédiaire, pour mettre autant que possible les différents niveaux de pouvoir en adéquation. Il en va de même pour l'avenir de Belgocontrol, par exemple, où la ministre doit s'efforcer d'établir une égalité de traitement entre les divers aéroports.

L'intervenant souligne enfin la nécessité d'accorder une attention permanente au transport combiné et diffus, ainsi qu'au transport fluvial des marchandises.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) fait l'éloge de la présentation exhaustive de la ministre, qui s'appuie sur des propositions concrètes. Le volet relatif aux chemins de fer, en particulier, est très développé. La Mobilité et la SNCB ressortissent donc, pour la première fois depuis longtemps, à la compétence de la même ministre. L'intervenant espère par ailleurs que la SNCB ne fera pas de l'ombre au reste de la politique en matière de mobilité.

Dans la note de politique générale relative à la Mobilité, il est question de “plaider pour (...) l'internalisation des coûts externes du transport” (DOC 54 0588/015, p. 3). Cela signifie-t-il que le gouvernement envisage d'instaurer une forme de tarification à l'usage? “Plaider” est en outre un terme peu significatif, surtout si l'on entend miser largement sur la mobilité en chaîne. L'intervenant est très favorable au “budget mobilité” en tant qu'alternative au soutien fiscal des voitures de société.

Existe-t-il un lien entre l'observatoire de la mobilité annoncé et l'Institut inter fédéral de Statistique qui figure dans la note de politique générale Economie et Consommateurs (DOC 54 0020/007, p. 13)? Quelle sera la relation entre, d'une part, l'IBSR, qui se charge déjà de collecter des données chiffrées, et, d'autre part, la Direction générale des statistiques du SPF Economie, PME, Classes moyennes et Énergie?

La note de politique générale reste très vague en ce qui concerne la lutte systématique contre la récidive. Quelles démarches concrètes seront entreprises et quelle instance réalisera l'étude annoncée concernant les instruments les plus appropriés? À cet égard, M. Van den Bergh attire l'attention sur la thématique du permis à points, qui est dans l'air depuis longtemps déjà et qui requiert l'interconnexion de plusieurs banques de données et la collaboration des Régions. L'intervenant relève le même flou en ce qui concerne l'amélioration ambitionnée de l'enregistrement et de l'analyse des accidents. L'IBSR jouera-t-il un rôle en la matière? Comment la collaboration avec les Régions s'organisera-t-elle?

In tegenstelling tot de eerdere beleidsverklaring mist de beleidsnota streefcijfers met betrekking tot verkeersveiligheid.

Met betrekking tot de driverless cars waarschuwt de heer Van den Bergh dat dit dossier voor de verre toekomst is. Er zijn in Vlaanderen al proefprojecten aangekondigd en hij wijst ook op een door de heer Peter Van Rompuy in het Vlaams Parlement neergelegd voorstel van resolutie hierover.

De transportsector heeft al enige tijd klachten met betrekking tot de vereisten in het kader van de vakbekwaamheid. De heer Van den Bergh wil hierover vernemen, net als het examen voor de bekwaamheid tot het besturen van een schip voor de binnenvaart, in hoeverre dit sinds de zesde staatsvorming nog een federale bevoegdheid is?

De NMBS-groep wordt zwaar getroffen door de structurele besparing op de overheidsdotaties aan de spoorbedrijven. Infrabel zou deze besparing integraal moeten ophoesten via ingrepen in de investeringen?

De minister legt sterk de nadruk op spoorbedrijven die zich op hun kerntaken terugplooiën en het aantal dochterondernemingen rationaliseren. Er is de rol die de NMBS-groep op zich in het uitwerken van de ketenmobiliteit door de aanwezigheid in activiteiten als het autodelen (Cambio) en het in de treinstations aanwezige fietsaanbod (*bluebikes*). Over beide initiatieven is niets te vernemen in de beleidsnota.

De heer Van den Bergh dringt er op aan dat bij een evaluatie van het vervoersplan van de NMBS algemene principes worden gehanteerd, eerder dan oplossingen op maat voor specifieke stations of lijnen na te streven. Een dergelijk algemeen principe kan bijvoorbeeld zijn dat treinen tijdens de laatste treinrit 's avonds in alle voorbijkomende stations halt houdt.

Als algemeen principe pleit de spreker ook voor een stabiel meerjaren financieel kader voor de NMBS-groep, in tegenstelling tot de soms op de valreep besliste onvoorziene besparingen om alsnog een budgetcontrole af te ronden.

Inzake de stiptheid is er inderdaad nog ruimte om de communicatie naar de treinreizigers te verbeteren. Er moet ook aandacht gaan naar een evaluatie van het bestaande sanctiesysteem bij vertragingen, want nu leidt dit tot weinig productieve betwistingen tussen NMBS en Infrabel. Het luik stiptheid maakt nu al deel uit van de beoordelingscriteria bij het variabele loon van

Contrairement à l'exposé d'orientation politique, la note de politique générale ne mentionne pas d'objectifs chiffrés en matière de sécurité routière.

En ce qui concerne les voitures sans chauffeur, M. Van den Bergh prévient que ce dossier doit se concevoir dans un avenir éloigné. Des projets pilotes ont déjà été annoncés en Flandre et il cite par ailleurs le dépôt d'une proposition de résolution à ce sujet au Parlement flamand par M. Peter Van Rompuy.

Le secteur du transport se plaint depuis un certain temps déjà des conditions en matière d'aptitude professionnelle. M. Van den Bergh demande si c'est encore, à la suite de la sixième réforme de l'État, une compétence fédérale, au même titre d'ailleurs que l'examen d'aptitude à la conduite d'un navire destiné à la navigation intérieure?

Le groupe SNCB est lourdement touché par les économies structurelles réalisées sur les dotations de l'État en faveur des entreprises ferroviaires. Infrabel devrait-elle réaliser l'intégralité de ces économies sur ses investissements?

La ministre met fortement l'accent sur des entreprises ferroviaires qui se replient sur leurs missions essentielles et qui rationalisent le nombre de leurs filiales. Il y a le rôle que le groupe SNCB assume dans l'élaboration d'une mobilité en chaîne par sa présence dans des activités comme le partage d'automobiles (Cambio) et l'offre de cycles dans les gares ferroviaires (*bluebikes*). La note de politique générale reste muette sur ces deux initiatives.

M. Van den Bergh insiste pour que lors de l'évaluation du plan de transport de la SNCB, on utilise des principes généraux plutôt que de rechercher des solutions sur mesure pour des gares ou des lignes spécifiques. Un tel principe général peut par exemple être que les derniers trains du soir s'arrêtent dans toutes les gares figurant sur son parcours.

Comme autre principe général, l'intervenant plaide également pour l'instauration d'un cadre financier pluriannuel stable pour le groupe SNCB, étant opposé à la réalisation d'économies parfois décidées dans l'improvisation pour boucler un contrôle budgétaire.

S'agissant de la ponctualité, il est effectivement encore possible d'améliorer la communication vers les voyageurs. Il faut également procéder à une évaluation de l'actuel système de sanctions en cas de retard, car il est source de contestations peu productives entre la SNCB et Infrabel. Le volet ponctualité fait d'ores et déjà partie intégrante des critères d'appréciation dans la fixa-

het topmanagement. Misschien moet dergelijk systeem op een ruimere schaal binnen de NMBS-groep worden toegepast?

De beleidsnota spreekt terecht over de nood aan voor iedereen toegankelijke stations en treinen. Hoe denkt de minister over de bestaande reservatieplicht voor mindervalide treingebruikers? De Vlaamse minister van Mobiliteit, bevoegd voor de regionale vervoersmaatschappij De Lijn, heeft al aangekondigd deze verplichting op te heffen.

De NMBS kan grotere inspanningen doen om de automatische ticketmachines de treinreiziger steeds de meest voordelige formuleren aan te bieden.

De beleidsnota rept in het kader van het als openbare dienstverlening bestempelde grensoverschrijdende vervoer niet over de grens tussen België en Nederland. Er zijn nochtans diverse plannen om het grensoverschrijdende vervoer daar uit te breiden. De spreker haalt het belang van de stations Breda, Eindhoven en Weert aan voor bijkomende treinverbindingen.

In het kader van multimodaal vervoer is een integratie van de tickets, van bijvoorbeeld trein en bus, veel belangrijker dan een integratie van de tariefstructuren.

De heer Van den Bergh begrijpt de koudwatervrees van sommigen voor een ruimer aanbod aan zogenaamde “open data” niet. Integendeel, hoe meer hiervan kan worden gebruik gemaakt, hoe beter.

De spreker steunt het regeringsbeleid inzake de nadruk op de exploitatieveiligheid en de verdere investering in het automatische remsysteem.

In de zoektocht naar besparingen is het allicht aangewezen om de kost voor de Thalys-verbinding tussen Brussel en Oostende, die via de basisallocatie 33 51 10 31.22.09 — “Bijdrage voor het binnenlands vervoer van reizigers met hoge snelheidstreinen ten voordele van de NMBS” drukt op de mobiliteitsbegroting, te herzien.

Ten slotte pleit de heer Van den Bergh voor het behoud van het globale treinaanbod, zelfs in de huidige budgettaire context.

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) benadrukt de nood aan samenwerking met de Gewesten om tot een doeltreffende mobiliteitsbeleid te komen, zeker na de bevoegdheidsoverdrachten van de zesde staatsvorming. Met betrekking tot duurzame ontwikkeling heeft de minister zelf gewezen op een gebrekkige

tion de la part variable de la rémunération de la haute direction. Peut-être faut-il appliqué ce type de système sur une plus large échelle au sein du groupe SNCB?

La note de politique générale fait à juste titre état de la nécessité de gares et de trains accessibles pour tous. Que pense la ministre de l'actuelle obligation de réservation pour les usagers des chemins de fer handicapés? Le ministre flamand de la Mobilité, qui a en charge la société de transport régionale *De Lijn*, a déjà annoncé sa volonté de supprimer cette obligation.

La SNCB peut faire plus d'efforts pour toujours offrir, via les distributeurs automatiques de billets, les formules les plus avantageuses au voyageur.

La note de politique générale reste, dans le cadre du transport transfrontalier qualifié de service public, muette sur la frontière entre la Belgique et les Pays-Bas. Il existe pourtant différents projets visant à y étendre le transport transfrontalier. L'intervenant cite l'importance des gares de Breda, d'Eindhoven et de Weert pour les liaisons ferroviaires supplémentaires.

Dans le cadre du transport multimodal, l'intégration des billets, par exemple du train et du bus, est bien plus importante que l'intégration des structures tarifaires.

M. Van den Bergh ne comprend pas les réticences affichées par certains vis-à-vis d'une extension de l'offre d'open data. Au contraire, plus on pourra en utiliser, mieux cela sera.

L'intervenant soutient la politique gouvernementale visant à mettre l'accent sur la sécurité d'exploitation et la poursuite des investissements dans le système de freinage automatique.

Dans la quête d'économies, il est sans doute indiqué de revoir le coût de la liaison Thalys Bruxelles-Ostende qui, par le biais de l'allocation de base 33 51 10 31.22.09 — “Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire, au profit de la SNCB”, obère le budget de la mobilité.

Enfin, M. Van den Bergh plaide pour le maintien de l'offre globale de trains, même dans le contexte budgétaire actuel.

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) souligne la nécessité d'une coopération avec les Régions si l'on veut parvenir à une politique de mobilité efficace, certainement après les transferts de compétences consécutifs à la sixième réforme de l'État. Pour ce qui est du développement durable, la ministre a elle-même

werking de afgelopen jaren van het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit (ECMM) en de interministeriële conferentie van de ministers voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie (ICMIT).

Het ECMM zou de “laatste hand” leggen aan een studie over multimodale mobiliteit (DOC 54 0588/015, p. 5). Wordt deze studie in 2015 aan de Kamer van volksvertegenwoordigers voorgelegd? Wat zal het vervolg worden, een gezamenlijk vervoersplan voor NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen?

Bestuurders van bromfietsen en motorfietsen zouden te aanzien van autobestuurders als zwakke weggebruikers worden beschouwd. Zal dit gebeuren aan de hand van een wijziging van de Wegcode? Is er rol daarbij weggelegd voor de verzekeringsmaatschappijen?

De vereenvoudiging van de Wegcode is terugkerend probleem. Ook hier is samenwerking met de Gewesten aangewezen.

De transportsector heeft inderdaad dringend nood aan een kader dat een eerlijke concurrentie garandeert. Door de Europese Unie opgelegde nascholing zorgt eveneens voor heel wat problemen. Hopelijk heeft de minister daar oog voor.

Mevrouw Lahaye-Battheu dringt aan op een blijvend gedeelde verantwoordelijkheid inzake stiptheid van Infrabel en NMBS in de vervoersovereenkomst tussen deze beide vennootschappen die ter goedkeuring zal worden voorgelegd aan de regering. Beide entiteiten moeten gezamenlijk zoeken naar oplossingen. Te eenzijdig op financiële sancties gerichte mechanismen kunnen afschuifgedrag in de hand werken.

Zal in het kader van de aangekondigde tariefvrijheid gewerkt worden aan een aanmoediging van treingebruik in de daluren? Zal er daarbij overleg en samenwerking met bijvoorbeeld de werkgevers en de federale overheidsdiensten?

De spreker dringt aan op overleg met de buurlanden om het grensoverschrijdende vervoer aan te moedigen en goedkoper te maken.

Welke hervormingen aan het bij het koninklijk besluit van 26 januari 2006 opgerichte federaal comité voor de beveiliging van het spoorwegvervoer heeft de regering op het oog?

Inzake de aanhoudend stijgende schulden van de NMBS-groep herinnert mevrouw Lahaye-Battheu de commissie aan haar voorstel van resolutie tot invoering

pointé du doigt le fonctionnement défaillant, au cours des dernières années, du Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM) et de la Conférence interministerielle des ministres de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications (CIMIT).

Le CEMM mettrait “la dernière main” à une étude sur la mobilité multimodale (DOC 54 0588/015, p. 5). Cette étude sera-t-elle présentée en 2015 à la Chambre des représentants? Quel en sera le suivi, un plan de transport commun pour la SNCB et les sociétés régionales de transport?

Les conducteurs de cyclomoteurs et de motocyclettes seraient considérés comme des usagers faibles par rapport aux conducteurs de voitures. Va-t-on modifier le Code de la route à cet effet? Les compagnies d'assurances ont-elles un rôle à jouer dans ce dossier?

La simplification du Code de la route est un problème récurrent. Ici aussi, une coopération avec les Régions s'indique.

Le secteur du transport a effectivement besoin d'urgence d'un cadre garantissant une concurrence loyale. La formation continue imposée par l'Union européenne pose également de nombreux problèmes. La membre espère que la ministre se penchera sur cette question.

Mme Lahaye-Battheu insiste sur le maintien d'une responsabilité partagée entre Infrabel et la SNCB en matière de ponctualité dans la convention de transport entre ces deux sociétés, qui sera soumise à l'approbation du gouvernement. Les deux entités doivent rechercher des solutions conjointement. Des mécanismes ciblés trop unilatéralement sur des sanctions financières risquent de susciter une réaction de rejet.

Dans le cadre de la liberté tarifaire annoncée, s'efforcera-t-on d'encourager l'usage du train en heures creuses? Ce point fera-t-il l'objet d'une concertation avec, par exemple, les employeurs et les services publics fédéraux?

L'intervenante insiste sur la concertation avec les pays limitrophes pour encourager le transport transfrontalier et le rendre plus abordable.

Quelles réformes le gouvernement entend-il entreprendre à l'égard du Comité fédéral pour la sûreté du transport ferroviaire, créé par l'arrêté royal du 26 janvier 2006?

En ce qui concerne les dettes sans cesse croissantes du Groupe SNCB, Mme Lahaye-Battheu rappelle à la commission sa proposition de résolution visant

van een schuldenrem voor de nieuwe NMBS-Groep uit de vorige legislatuur (DOC 53 3084/001). Een schuldenrem zou kunnen worden opgenomen in de beheerscontracten. Wat is hierover het standpunt van de regering?

Komt er een actieplan om de 114 dochterondernemingen van de NMBS-groep te rationaliseren? Er is al een opdeling van de dochterondernemingen gebeurd tussen NMBS en Infrabel bij de hervorming van de NMBS-Holding naar twee ondernemingen met de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen.

Bij diezelfde hervorming is voor het personeelsbeleid van de volledige NMBS-groep HR Rail tot stand gekomen. HR Rail functioneert dus sinds meer dan een jaar. Zal er een evaluatie van de werking komen, met eventuele bijsturingen? De fractie van de spreker is daar alvast voor gewonnen. In het ontwerp van uitgavenbegroting voor 2015 wordt 1,2 miljoen euro gereserveerd voor HR Rail op de basisallocatie 33 51 18 31.22.01 — “Bijdrage tot dekking van kosten van NV van publiek recht HR Rail”. Hoeveel mensen stelt HR Rail tewerk?

Er zijn de aangekondigde besparingen voor Infrabel en NMBS. Hoe zal de inspanning tussen beide bedrijven en tussen investeringen en exploitatie verdeeld worden? NMBS zou moeten besparen op de investeringen, maar de basisallocatie 33 51 11 51.11.01 — “Deelname van de Staat in het kapitaal van de NMBS met oog op de financiering van de investeringen” gaat van 418 miljoen euro in 2014 naar 602 miljoen euro aan vastgelegde kredieten in 2015.

De Europese Unie is vooralsnog verdeeld over het vierde spoorpakket: Commissie, Raad en Parlement zouden niet op dezelfde golflengte zitten. Welk standpunt zal de federale regering verdedigen op de Raad?

Ten slotte vraagt mevrouw Lahaye-Battheu naar de stand van zaken van het nieuwe beheerscontract met Belgocontrol. Heeft de regering reeds een ontwerp van beheerscontract ontvangen en goedgekeurd? De wet van 29 januari 2013 tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven en van de wet van 19 april 2002 tot rationalisering van de werking en het beheer van de Nationale Loterij voorziet er immers in dat de bevoegde minister uiterlijk één maand na ontvangst van het door het directiecomité van het overheidsbedrijf voorgestelde ontwerp voor een nieuw beheerscontract daarover verslag uitbrengt bij de Wetgevende Kamers.

à freiner l'endettement du nouveau Groupe SNCB (DOC 53 3084/001), déposée au cours de la législature précédente. Ce “frein de la dette” pourrait être intégré dans les contrats de gestion. Qu'en pense le gouvernement?

Un plan d'action sera-t-il mis en œuvre pour rationaliser les 114 filiales du Groupe SNCB? Ces filiales ont déjà été réparties entre la SNCB et Infrabel lors de la refonte de SNCB Holding en deux entreprises par la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges.

Dans le cadre de cette même réforme, HR Rail a été créée pour gérer la politique du personnel de l'ensemble du Groupe SNCB. HR Rail est donc à l'œuvre depuis plus d'un an. Son fonctionnement sera-t-il évalué et, au besoin, ajusté? Le groupe de l'intervenante est, en tout cas, favorable à cette idée. Dans le projet de budget général des dépenses pour 2015, un montant de 1,2 million d'euros est réservé à HR Rail sous l'allocation de base 33 51 18 31.22.01 — “Contribution destinée à couvrir les coûts d'exploitation de la SA de droit public HR Rail”. Combien de personnes HR Rail emploie-t-elle?

Des économies sont annoncées pour Infrabel et la SNCB. Comment les efforts seront-ils répartis entre les deux entreprises et entre les investissements et l'exploitation? Alors que la SNCB devrait épargner sur les investissements, l'allocation de base 33 51 11 51.11.01 — “Participation de l'État dans le capital de la SNCB en vue du financement des investissements” passe de 418 millions d'euros en 2014 à 602 millions d'euros de crédits engagés en 2015.

L'Union européenne reste divisée sur le quatrième paquet ferroviaire: la Commission, le Conseil et le Parlement ne seraient pas sur la même longueur d'ondes. Quel point de vue le gouvernement fédéral défendra-t-il au Conseil?

Mme Lahaye-Battheu s'enquiert enfin de l'avancement du nouveau contrat de gestion avec Belgocontrol. Le gouvernement a-t-il déjà reçu et approuvé un projet de contrat de gestion? La loi du 29 janvier 2013 modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et la loi du 19 avril 2002 relative à la rationalisation du fonctionnement et de la gestion de la Loterie Nationale prévoit en effet qu'au plus tard un mois après réception du projet de nouveau contrat de gestion proposé par le comité de direction de l'entreprise publique, le ministre en fait rapport aux Chambres législatives.

De heer David Geerts (sp.a) keurt de prioriteiten inzake verkeersveiligheid en de initiatieven in verband met het mobiliteitsbudget goed, maar plaatst toch vraagtekens bij de rest van het voorgestelde beleid.

Het fileleed — Brussel en Antwerpen behoren wat dat betreft tot de toppers — vereist een betere aansluiting van de verschillende vervoersmodi. Hoe staat het met de uitrol van *Blue Mobility* (fiets en trein)? Alle nieuwe aanvragen blijken te zijn stopgezet. In de begroting van 2014 en 2015 zijn geen kredieten ingeschreven. De gemeentes willen meedenken om de mobiliteitsketen te verbeteren, maar dit moet ook budgettair worden vertaald.

Wanneer de minister het heeft over het in toom houden van de mobiliteitsvraag, betekent dit dat ze het aantal treinreizigers wil verminderen? De vrees is reëel dat kleine stations en stopplaatsen zullen worden gesloten. Dit zadelt de centrumsteden met een mobiliteitsprobleem op. Alle verkeer zal immers bij sluiting van kleine stations en stopplaatsen worden afgeleid.

Het overleg inzake multimodaliteit is tot dusver mislukt. Hoe hoog legt de minister de lat? Wanneer zal zij vinden resultaat te hebben geboekt tijdens haar mandaat?

Het woon-werkverkeer in kaart brengen is een goede zaak, maar de verzamelde gegevens dienen wel beleidsondersteunend te zijn. Zullen deze gegevens in het raam van het "open data"-beleid beschikbaar worden gesteld aan gemeentes en andere instanties?

Om recidive te voorkomen mogen de controles, in samenwerking met het departement Binnenlandse Zaken, niet alleen dienen om de statistieken op te smukken.

Voor "Driverless Cars" is een wettelijk kader nodig.

Inzake het verkeersveiligheidsfonds wordt vooral in grote gemeentes een tendens geconstateerd om boetes voor kleine verkeersinbreuken als GAS-boetes te beschouwen. Hierdoor wordt het verkeersveiligheidsfonds inkomsten onthouden die anders naar de kleine gemeentes vloeien. Hierover is overleg nodig met de minister van Binnenlandse Zaken.

In de transportsector moet vanuit het oogpunt van de vervoersondernemingen, de mobiliteit en de verkeersveiligheid dringend een sociaal gelijk speelveld worden gecreëerd om sociale dumping, die de jongste jaren 5 000 jobs heeft doen verloren gaan in deze sector, tegen te gaan. In 2001 werd reeds een actieplan opgezet

M. David Geerts (sp.a) approuve les priorités en matière de sécurité routière et les initiatives liées au budget de mobilité, mais il s'interroge sur le reste de la politique proposée.

Le problème des embouteillages — Bruxelles et Anvers en tête — requiert une meilleure interconnexion des différents modes de transport. Qu'en est-il du déploiement de la *Blue Mobility* (vélo et train)? Toutes les nouvelles demandes semblent au point mort. Aucun crédit n'est inscrit dans les budgets de 2014 et de 2015. Les communes souhaitent participer à la réflexion sur l'amélioration de la chaîne de la mobilité, mais cet objectif doit aussi se traduire sur le plan budgétaire.

Quand la ministre évoque la maîtrise de la demande de transport, faut-il en déduire qu'elle souhaite réduire le nombre d'usagers du rail? Il y a une crainte réelle de voir disparaître des petites gares et des points d'arrêt, ce qui impose aux villes-centres un problème de mobilité, car celles-ci devraient en effet absorber tout ce trafic.

La concertation relative à la multimodalité a échoué jusqu'à présent. Où la ministre place-t-elle la barre? Quand considérera-t-elle qu'elle aura atteint ses résultats au cours de son mandat?

La cartographie des déplacements entre le domicile et le lieu de travail est une bonne chose, pour autant que les stratégies politiques s'appuient sur les données recueillies. Ces données seront-elles mises à la disposition des communes et autres instances dans le cadre de la politique "open data"?

Pour prévenir la récidive, les contrôles menés en collaboration avec le département de l'Intérieur ne doivent pas avoir pour seul but d'enjoliver les statistiques.

Pour les voitures sans conducteur, un cadre légal s'impose.

En ce qui concerne le fonds de la sécurité routière, une tendance a été constatée, surtout dans les grandes villes, consistant à considérer les amendes pour les petites infractions de roulage comme des amendes SAC. Le fonds de la sécurité routière est ainsi privé de revenus au profit des petites communes. Ce problème nécessite une concertation avec le ministre de l'Intérieur.

Dans le secteur des transports, il faut créer d'urgence des conditions sociales équitables, du point de vue des entreprises de transport, de la mobilité et de la sécurité routière, pour faire face au dumping social qui a coûté 5 000 emplois dans ce secteur au cours des dernières années. En 2001, un plan d'action avait déjà

tegen sociale dumping. De vorige regering zette reeds een actieplan op de sporen dat onder meer voorzag in tweewekelijkse gecoördineerde controles. De Transportbond stelde 25 acties voor. Het Rekenhof heeft inmiddels een rapport voltooid dat genoeg materiaal bevat om maatregelen te kunnen nemen. Gerichtte controles en uitwisseling van informatie tussen de inspectiediensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de sociale inspectie zijn essentieel. Welke bijkomende maatregelen zal de minister nemen?

De beleidsnota onderstreept de noodzaak van meer overleg, rondetafels en rapporten, maar waar wordt hiervoor in begrotingskredieten voorzien? Hoe verhouden deze goede bedoelingen zich tot de vooropgestelde besparingen op het personeelsbestand, op de werkingsmiddelen en zelfs op de informatica (terwijl de minister van de Digitale Agenda de meerwaarde van informatisering bepleit)? De FOD Mobiliteit en Vervoer moet zwaar inleveren. In 2015 daalt de dotatie van 12,5 miljoen euro naar 10,4 miljoen euro, een daling van 20 %. Ieder jaar moet 1,2 miljoen euro worden bespaard. Dit voor wat betreft de personeelskosten. De werkingskosten worden met één vierde en de investeringen met de helft verminderd.

De besparingen die in de spoorwegen zullen worden doorgevoerd, betreffen blijkbaar voornamelijk de sluiting van kleine stations en stopplaatsen, die de centrumsteden met een mobiliteitsprobleem zullen opzadelen. Infrabel zal 100 % moeten besparen op investeringen. Welke investeringen zullen derhalve niet doorgaan? De NMBS zal van haar kant 80 % moeten besparen op investeringen. Betekent dit dat de geplande aankoop van rollend materieel — van de M5 bijvoorbeeld — niet zal kunnen doorgaan? Waar zal men de overige 20 % op de exploitatie halen?

De schuld — met inbegrip van de historische schuld afkomstig van ABX en B-Cargo — bedraagt intussen 4,8 miljard euro. Zal die tegen 2030 afgebouwd zijn of wordt een andere termijn vooropgesteld? Hoe is dit mogelijk met verminderde dotaties? Hoe is het mogelijk zonder bijkomende liquiditeiten? Commerciële schulden moeten nu eenmaal met commerciële winsten worden aangezuiverd. Hoe zal dit principe bij Infrabel worden toegepast?

Luidens het rapport van het Rekenhof waren er eind 2011 niet minder dan 114 dochterondernemingen. Sommige — zoals IPTO en UKO — werden net opgericht om efficiënter te kunnen werken. Of ze nu als investeringsvehikel of als kenniscentrum fungeren, vele hiervan

été mis en place contre le dumping social. Le gouvernement précédent a également lancé un plan d'action prévoyant notamment des contrôles coordonnés bihebdomadaires. La Fédération du transport a proposé 25 actions. Entre-temps, la Cour des comptes a finalisé un rapport comportant suffisamment de matériel pour pouvoir prendre des mesures. Les contrôles ciblés et l'échange d'informations entre les services d'inspection du SPF Mobilité et Transports et l'inspection sociale sont essentiels. Quelles mesures supplémentaires la ministre compte-t-elle prendre?

La note de politique générale souligne la nécessité de prévoir davantage de concertations, de tables rondes et de rapports, mais des crédits budgétaires sont-ils prévus à cet effet? Comment ces bonnes intentions se conçoivent-elles eu égard aux économies annoncées sur le plan de l'effectif du personnel, des moyens de fonctionnement et même de l'informatique (alors que le ministre ayant l'Agenda numérique dans ses attributions souligne la valeur ajoutée de l'informatisation)? Le SPF Mobilité et Transport doit fournir de gros efforts. En 2015, la dotation passera de 12,5 millions d'euros à 10,4 millions d'euros, soit une diminution de 20 %. Chaque année, une économie de 1,2 million d'euros doit être réalisée en ce qui concerne les frais de personnel. Les frais de fonctionnement sont diminués du quart, et les investissements de moitié.

Les économies qui seront réalisées sur le plan des chemins de fer concernent manifestement surtout la fermeture de petites gares et de petits points d'arrêts, ce qui posera un problème de mobilité pour les centres-villes. Infrabel devra faire des économies de 100 % sur ses investissements. Quels investissements n'auront dès lors pas lieu? La SNCB devra, pour sa part, faire des économies de 80 % sur ses investissements. Cela signifie-t-il que l'achat prévu de matériel roulant — par exemple de M5 — ne pourra pas avoir lieu? Où prendra-t-on les 20 % restants sur l'exploitation?

La dette — y compris la dette historique provenant d'ABX et de B-Cargo — s'élève entre-temps à 4,8 milliards d'euros. Sera-t-elle remboursée d'ici 2030 ou bien un autre délai est-il prévu? Comment cela pourra-t-il être possible, vu que les dotations ont été réduites et qu'aucune liquidité supplémentaire n'est prévue? Les dettes commerciales doivent nécessairement être apurées par des gains commerciaux. Comment ce principe sera-t-il appliqué chez Infrabel?

D'après le rapport de la Cour des comptes, on comptait, fin 2011, pas moins de 114 filiales. Certaines — comme IPTO et UKO — avaient justement été créées pour pouvoir travailler plus efficacement. Qu'elles fassent office de véhicules d'investissements ou de

maken winst en dragen bij tot een positief eindresultaat van de NMBS Groep. Dit soort dochterondernemingen behoort niet zomaar te worden weggerationaliseerd.

In de periode 2005-2011 werd voor 850 miljoen euro aan consultancyopdrachten uitgegeven. Deze consultancy wordt thans meer binnen de organisatie gezocht.

In de discussie over het loon van de topmanagers zijn drie zaken essentieel: ten eerste het verbod managementvennootschappen te gebruiken om bezoldigd te worden, ten twee het aftoppen van de hoogste lonen (iets waar de minister van Overheidsbedrijven zich blijkbaar thans tegen verzet) en de stiptheidsgebondenheid van het variabel gedeelte van het loon. Na het aantreden van nieuwe ceo's met een afgetopt loon van de beursgenoteerde bedrijven Belgacom en bpost, zijn de aandelen erop vooruit gegaan. Eigen onderzoek wijst uit dat er geen correlatie bestaat tussen de aandelenkoers van beursgenoteerde bedrijven en het ontslag of aanwerving van een ceo. De spreker drukt de hoop uit dat de minister het tijdens de vorige regeerperiode uitgestippelde beleid in deze zal voortzetten.

Een wet verplicht de NMBS jaarlijks te rapporteren over de toegankelijkheid van stations. Deze rapporten worden aan het Parlement voorgelegd.

Inzake interoperabiliteit looft de spreker de Zwitserse spoorwegen die goed scoren qua stiptheid en aansluitingen. In België zijn mede door de verschillende staatshervormingen teveel bedrijven actief in het mobiliteitsverhaal. Het is schier onmogelijk ze allemaal op eenzelfde lijn te krijgen terwijl de mobiliteitsketen wel degelijk een geheel vormt.

De tariefvrijheid zal onvermijdelijk leiden tot duurdere tarieven.

De spreker is tevreden dat het Raadgevend Comité voor treinreizigers wettelijk binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer functioneert. Maar hoe zal dit comité concreet kunnen wegen op het beleid?

Het Veiligheidsplan 2008-2015 is goed, al krijgt Infrabel geen extra middelen om de overwegen veiliger maken. Alleen is wat geld uitgetrokken voor studies. Toch mogen ook de parallelle straten — de evenwijdig met sporen lopende straten — niet uit het oog worden

centres de connaissances, un grand nombre d'entre elles réalisent des profits et contribuent au résultat final positif du Groupe SNCB. Il ne faut pas que ce genre de filiales soient purement et simplement sacrifiées sur l'autel des rationalisations.

Durant la période 2005-2011, 850 millions d'euros ont été dépensés pour des missions de consultance. Cette consultance est maintenant davantage recherchée au sein de l'organisation.

Dans le débat sur le salaire des top managers, trois éléments sont essentiels: premièrement l'interdiction de recourir à des sociétés de management pour être rémunéré, deuxièmement l'écrêtement des salaires les plus élevés (un point auquel le ministre des Entreprises publiques s'oppose à présent manifestement) et enfin la liaison de la partie variable de la rémunération à la ponctualité. Suite à l'entrée en service des nouveaux CEO avec des salaires écrêtés de Belgacom et de bpost, toutes deux cotées en bourse, les actions ont grimpé. Il ressort en outre des recherches personnelles de l'intervenant qu'il n'existe aucune corrélation entre le cours des actions des entreprises cotées en bourse et le licenciement ou le recrutement d'un CEO. Le membre espère que le ministre poursuivra la politique qui a été définie en la matière au cours de la législature précédente.

En vertu d'une loi, la SNCB est tenue de rendre des rapports sur l'accessibilité des gares. Ces rapports sont soumis au Parlement.

En ce qui concerne l'interopérabilité, l'intervenant salue les bons résultats obtenus par les chemins de fer suisses en termes de ponctualité et de correspondances. En Belgique, les entreprises actives dans le domaine de la mobilité sont trop nombreuses, notamment à la suite des différentes réformes de l'État. Il est pratiquement impossible de les mettre toutes sur la même longueur d'ondes, alors que la chaîne de la mobilité forme bel et bien un tout.

La liberté tarifaire conduira inévitablement à une hausse des tarifs.

L'intervenant se réjouit que le Comité consultatif des Voyageurs ferroviaires fonctionne sur base légale au sein du SPF Mobilité et Transports. Mais comment ce comité pourra-t-il peser concrètement sur la politique?

Le plan de sécurité 2008-2015 est une bonne chose, même si Infrabel ne reçoit pas de moyens supplémentaires pour renforcer la sécurité des passages à niveau. Seuls quelques montants ont été prévus pour réaliser des études. Il ne faut toutefois pas perdre de vue la

verloren qua signalisatie, want fietsers die afslaan kunnen ook het slachtoffer worden van een aanrijding.

Betekent het verhogen van de veiligheid in de stationsomgeving dat iedereen met een badge zal moeten rondlopen?

Hoe zal het goederenvervoer verder worden ondersteund in het licht van afwezigheid van enige subsidie?

Het meerjareninvesteringsplan (MIP) werd begroot op 26 miljard euro. Welk ander totaalbedrag mag worden verwacht? Welke zijn in deze de prioriteiten van de Gewesten?

Hoe zal de continuïteit van de dienstverlening bij de NMBS en bij Belgocontrol concreet worden gerealiseerd?

Ten slotte is er het Vierde Spoorwegpakket. Welk standpunt zal de minister in deze innemen? Heeft er overleg plaatsgehad in de interkabinettenwerkgroepen (IKW's)? Heeft een eerste lezing plaatsgehad in de Ministerraad? De spreker drukt de minister op het hart het belang van de reiziger voorop te stellen. Het risico is immers reëel dat de Deutsche Bahn de meest rendabele lijnen inpikt. België bezit een klein en dicht spoorwegnetwerk. Niet alleen de grote assen behoren bediend te worden. Het gevaar bestaat dat de winstgevende lijnen worden geprivatiseerd en de verliesgevende in handen blijven van de overheid en dus van de belastingbetaler. Studies wijzen uit dat daar waar het spoor werd geliberaliseerd, zoals in het Verenigd Koninkrijk of in Nederland, een concessie aan privéondernemingen voor de overheid vanaf de tweede aanbesteding veel duurder werd.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) wenst in de eerste plaats duidelijkheid over de voorgestelde besparingen en over hoe ze werden becijferd. De algemene visie van de minister vertoont qua doelstellingen een grotere dichtheid. Inzake duurzame mobiliteit verbaast het de spreker dat de minister de transportsector wil voorbereiden om zich aan de gevolgen van de klimaatverandering aan te passen terwijl diezelfde transportsector mede oorzaak is aan de klimaatverandering. Dit is de omgekeerde wereld en voorspelt niets goeds voor een levensnoodzakelijke verschuiving van de weg naar het spoor. Er is weliswaar veel sprake van co-, inter- en plurimodaliteit. Een aantal studies over intermodaliteit werden evenwel uit de begroting geschrapt. Dat is ook het Rekenhof niet ontgaan dat in zijn opmerkingen (DOC 54 495/002, blz. 60) aanstipt dat in 2015 slechts

signalisation sur les rues parallèles — les rues parallèles aux voies — car en tournant, les cyclistes peuvent également être victimes d'une collision.

Le renforcement de la sécurité aux abords d'une gare implique-t-il que tout le monde devra porter un badge?

Comment soutiendra-t-on le transport des marchandises compte tenu de l'absence de toute subvention?

Le plan pluriannuel d'investissement (PPI) a été budgété à 26 milliards d'euros. À quel autre montant total peut-on s'attendre? Quelles sont les priorités des Régions en la matière?

Comment la continuité du service sera-t-elle réalisée à la SNCB et à Belgocontrol?

Relevons enfin le quatrième paquet ferroviaire. Quelle attitude la ministre adoptera-t-elle à ce propos? Une concertation a-t-elle eu lieu au sein des groupes de travail intercabinets? Une première lecture a-t-elle eu lieu en Conseil des ministres? L'intervenant recommande vivement à la ministre de faire primer l'intérêt du voyageur. Le risque est réel en effet que la *Deutsche Bahn* rafle les lignes les plus rentables. La Belgique dispose d'un réseau ferroviaire exigu et dense. Il n'y a pas que les grands axes qui doivent être desservis. Le risque existe que les lignes rentables soient privatisées et que les lignes déficitaires demeurent entre les mains des autorités, et donc du contribuable. Il ressort d'études que là où le rail a été libéralisé, comme au Royaume-Uni ou aux Pays-Bas, à partir de la deuxième adjudication, l'octroi d'une concession à des entreprises privées coûte beaucoup plus aux autorités.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) demande tout d'abord que la clarté soit faite au sujet des économies présentées et de la manière dont elles ont été chiffrées. La vision générale de la ministre traduit des objectifs d'accroissement de la densité. En matière de mobilité durable, l'intervenant s'étonne que la ministre entende préparer le secteur du transport afin qu'il s'adapte aux conséquences du changement climatique, alors que ce même secteur du transport est, parmi d'autres, à l'origine du changement climatique. C'est le monde à l'envers et ne présage rien de bon quant à un glissement vital de la route vers le rail. Il est certes beaucoup question de co-modalité, d'intermodalité et de plurimodalité. Un certain nombre d'études relatives à l'intermodalité ont cependant été rayées du budget. Cela n'a pas non plus échappé à la Cour des comptes qui, dans ses

3 miljoen euro wordt uitgetrokken voor het goederenvervoer per spoor.

De spreker stelt dat de begroting ingevolge de hervorming van de NMBS Groep moeilijker leesbaar is geworden, temeer daar met voorlopige regels wordt gewerkt in afwachting van een nieuw beheerscontract. Grosso modo bedroeg het budget voor het spoorvervoer in 2013 3,1 miljard euro. Voor 2015 kon slechts een hypothese worden geformuleerd op grond van wat eind 2013 bekend was. Een en ander heeft te maken met de hervorming van de NMBS Groep. Volgens het huidige regeerakkoord zou er 188 miljoen euro worden bespaard en toch komt de spreker uit op een bedrag van 379 miljoen euro tegenover wat eind 2013 werd vooropgesteld. De regering-Di Rupo had reeds tot een besparing van 150 miljoen euro beslist, maar deze beslissing werd niet toegepast. De spreker komt uit op een totaalbedrag van 335,631 miljoen euro. Het verschil is wellicht te wijten aan het verschil tussen vastgelegde en uitbetaalde kredieten. Het aandeel van het MIP 2013-2025 bedroeg 1,719 miljard euro op de begroting voor 2015, thans herleid tot 1,475 miljard euro, wat een besparing op investeringen van 245 miljoen euro oplevert.

De minister spreekt van een reflectie waarvan in maart 2015 verslag zal worden uitgebracht. Bedoelt ze dat de beslissing dan zal vallen of dat dan slechts het beslissingsproces zal worden opgestart?

Voorlopig zou de NMBS 53 % van de besparingen voor haar rekening nemen en Infrabel 47 %. De spreker vraagt de minister of zijn conclusie klopt dat, rekening houdend met het feit dat de NMBS 80 % op investeringen moet besparen en Infrabel 100 %, globaal 10 % op de exploitatie en 90 % op investeringen zal worden bespaard? Het is immers onontbeerlijk te weten welk soort inspanningen gevraagd worden.

Tot slot vraagt de spreker of de gezinskaart (voorheen kroostrijk-gezinskaart) die recht gaf op een korting van 50 % zal worden afgeschaft of niet, en of de minister deze beslissing steunt.

Mevrouw Isabelle Poncelet (cdH) stelt vast dat 85 % van de begroting van de minister wordt besteed aan het spoor. Er zijn tegenstrijdigheden tussen de beleidsverklaring, die betrekking heeft op de hele regeerperiode, en de beleidsnota, die de concretisering is van de doelstellingen in de begroting 2015.

Aangaande het goederenvervoer per spoor is er in het begrotingsartikel over het gecombineerd en verspreid vervoer voor 2015 geen enkel vastleggingskrediet.

observations (DOC 54 0495/002, p. 146), relève qu'en 2015, un montant de 3 millions d'euros seulement est prévu pour le transport de marchandises par rail.

L'intervenant fait observer qu'à la suite de la réforme du Groupe SNCB, le budget a perdu de sa lisibilité, d'autant plus qu'il est fait usage de règles provisoires dans l'attente d'un nouveau contrat de gestion. Le budget du transport ferroviaire s'élevait approximativement à 3,1 milliards d'euros en 2013. Pour 2015, on n'a pu formuler qu'une hypothèse fondée sur les données disponibles fin 2013. Cela s'explique par la réforme du Groupe SNCB. Selon l'accord de gouvernement actuel, les économies s'élèveraient à 188 millions d'euros, alors que les calculs de l'intervenant lui donnent un montant de 379 millions d'euros par rapport aux prévisions de fin 2013. Le gouvernement Di Rupo avait déjà décidé d'une économie de 150 millions d'euros, mais cette décision n'a pas été appliquée. Selon l'intervenant, le montant total s'élève à 335,631 millions d'euros. L'écart s'explique sans doute par la différence entre crédits engagés et déboursés. La part du PPI 2013-2025, qui s'élevait à 1,719 milliard d'euros dans le budget 2015, a à présent été ramenée à 1,475 milliard d'euros, ce qui représente une économie en investissements de 245 millions d'euros.

La ministre parle d'une réflexion qui fera l'objet d'un rapport en mars 2015. Veut-elle dire que la décision tombera à ce moment ou que le processus décisionnel ne sera entamé qu'à ce moment?

Provisoirement, la SNCB assumerait 53 % des économies et Infrabel 47 %. L'intervenant demande à la ministre si sa conclusion est exacte, à savoir que compte tenu du fait que la SNCB devra faire 80 % d'économies sur ses investissements et Infrabel, 100 %, on réalisera, globalement, des économies de 10 % sur l'exploitation et de 90 % sur les investissements. Il est en effet indispensable de savoir quels types d'efforts sont demandés.

Enfin, l'intervenant demande si la carte famille (anciennement carte famille nombreuse), qui donnait droit à une réduction de 50 %, sera supprimée ou non, et si la ministre soutient cette décision.

Madame Isabelle Poncelet (cdH) constate que 85 % du budget de la ministre est consacré aux chemins de fer. Des contradictions existent entre la note d'orientation politique, portant sur la législature, et la note de politique générale, concrétisant les objectifs énoncés dans le budget de 2015.

À propos du fret ferroviaire, à l'article budgétaire relatif au combiné et au diffus, on ne voit aucun crédit d'engagement en 2015. Or la ministre a déclaré: "La

De minister heeft in haar beleidsverklaring echter het volgende gesteld: “De stimulering van het goederenvervoer per spoor is essentieel om België als logistieke draaischijf verder te kunnen ontwikkelen en tegelijkertijd de vrachtwagens zo veel als mogelijk van de weg te halen. De toekomst van het goederenvervoer per spoor en van het gecombineerd en verspreid vervoer in het bijzonder is belangrijk.” (DOC 54 0020/015, blz. 9). Er wordt dus een einde gemaakt aan de subsidiëring van het gecombineerd vervoer, dat zo belangrijk is voor de Belgische havens (Antwerpen en Zeebrugge in het bijzonder), en van het verspreid vervoer, dat vooral Wallonië zo belangrijk is in. Wel is in 900 000 euro voorzien als vereffeningskrediet voor de facturen van de door staatssecretaris Melchior Wathelet in 2014 ingestelde regeling.

In een ander deel van haar beleidsverklaring stelt de minister het volgende: “Om de NMBS en Infrabel verder financieel gezond te maken zal ik een langetermijnvisie, die de normale duur van beheerscontracten overstijgt, opstellen voor de budgettaire ontwikkeling bij de NMBS en bij Infrabel, waarin een strategie voor de afbouw van de schuld zal opgenomen worden. Zo zal een rechtszeker kader tot stand komen voor de exploitatie en de investeringen en bijgedragen worden tot de gezondmaking van de overheidsfinanciën. Ik zal de NMBS en Infrabel in staat stellen aan de stijgende vraag te beantwoorden door hen de exploitatie- en investeringsmiddelen ter hand te stellen die ik realistisch gezien en conform de budgettaire meerjarenbegroting kan ter beschikking stellen.” (DOC 54 0020/015, blz. 5). Als men echter het hele programma 33.51.1 bekijkt, stelt men vast dat de NMBS-groep in 2014 voor 3,122 miljard euro aan kredieten heeft ontvangen, terwijl de NMBS en Infrabel in 2015 samen slechts 2,954 miljard euro aan kredieten zullen krijgen, dat wil zeggen 168 miljoen euro minder. Dat verschil is bovendien bijna niets in vergelijking met wat zal gebeuren in het kader van de begroting 2019, als het verschil 633 miljoen euro zal bedragen bij een totaal van 2,1075 miljard euro. Hoe zal de minister het in die omstandigheden aan boord leggen om tegelijk de schuld van beide maatschappijen te doen verdwijnen en het beide bedrijven mogelijk te maken te beantwoorden aan de verwachtingen van de klant, die hoopt op een betere kwaliteit van de dienstverlening, in de zin van meer treinen, meer commerciële snelheid en meer comfort?

In de beleidsverklaring stelt de minister zelf immers het volgende: “Ik wil in de eerste plaats d.m.v. de te vernieuwen beheerscontracten, die een duurtijd van zes jaar zullen krijgen, het kader scheppen om het aanbod, de dienstverlening en de kwaliteit van de prestaties van

promotion du transport ferroviaire de fret est essentielle pour continuer à positionner la Belgique comme plaque tournante logistique et, dans le même temps, pour réduire le nombre de camions sur les routes. L’avenir du transport ferroviaire de fret et du transport combiné et diffus est particulièrement important”. Il est donc mis fin au subventionnement du transport combiné, si important pour les ports belges, Anvers et Zeebrugge en particulier, et du trafic diffus, si important particulièrement en Wallonie. Certes, 900 000 euros ont été inscrits en crédits de liquidation pour les factures du régime mis en place par le secrétaire d’État Melchior Wathelet pour 2014.

Dans une autre partie de sa note d’orientation, la ministre déclare: “Afin de continuer l’assainissement financier de la SNCB et d’Infrabel, je développerai une vision à long terme de l’évolution budgétaire de la SNCB et d’Infrabel, qui va au-delà de la durée normale des contrats de gestion. Ces derniers incorporeront une stratégie de résorption de la dette. Cela fournira un cadre juridique sûr pour l’exploitation et les investissements et contribuera à l’assainissement des finances publiques. Je ferai en sorte que la SNCB et Infrabel soient en mesure de répondre à la demande croissante en leur accordant les moyens d’exploitation et d’investissement que je peux raisonnablement mettre à leur disposition et conformément au budget pluriannuel.” Or, en prenant le total du programme 33.51.1, on constate qu’en 2014 le groupe SNCB a reçu 3,122 milliards d’euros de crédits, alors qu’en 2015 la SNCB et Infrabel réunis ne recevront que 2,954 milliards d’euros de crédits, soit 168 millions d’euros de crédits en moins. Et dire que cet écart n’est quasiment rien par rapport à ce qui se passera lors du budget de 2019, lorsque l’écart sera de 633 millions d’euros avec un cumul de 2,1075 milliards euros. Dans ces conditions, comment la ministre procèdera-t-elle pour à la fois résorber la dette des deux sociétés et permettre aux deux entreprises de rencontrer les attentes de la clientèle, qui aspire à une amélioration de la qualité du service exprimée en termes d’augmentation de la fréquence des trains, de leur vitesse commerciale, de leur confort?

La ministre déclare elle-même en effet: “J’entends créer le cadre nécessaire, par le biais des nouveaux contrats de gestion, dont la durée sera portée à six ans, à l’amélioration de l’offre, du service et de la qualité des prestations de la SNCB et d’Infrabel, en vue de répondre

de NMBS en Infrabel te verbeteren teneinde aan de verwachtingen van de treinreizigers en de bedrijven, hun klanten, te beantwoorden.” (DOC 54 0002/015, blz. 6).

Indien echter de voor 2015 gehanteerde verdeelsleutel wordt toegepast voor de spreiding van de aanzienlijke inspanning die in de jaren 2015-2019 van de NMBS en Infrabel wordt gevegd, te weten 19,54 % minder exploitatiedotaties voor de NMBS en al de rest in de vorm van teruggeschroefde investeringen, komt dat neer op een daling van de NMBS-exploitatiedotatie met 420 miljoen euro en een investeringsdaling van 1,687 miljard euro voor de beide vennootschappen. Om er enig idee van te krijgen welke weerslag die 1,687 miljard euro in de jaren 2015 tot 2019 heeft op het Meerjareninvesteringsplan (MIP) 2013-2025, zij erop gewezen dat het MIP oorspronkelijk begroot was op 9,12 miljard euro investeringen. Hoe kan echter de uitvoering van het MIP worden verwezenlijkt met 18 % minder?

En wat te zeggen van die andere verbintenis van de minister, waarover zij het volgende heeft verklaard: “Voor de grote verstedelijkte agglomeraties Antwerpen, Charleroi, Gent, en Luik wordt de uitbouw van een gewestelijk Express Netwerk [of voorstadsnet, zoals het voortaan wordt genoemd] bestudeerd.” (Regeerakkoord, blz. 215). Waar zal het geld voor die nieuwe projecten worden gevonden dat nu al uit het huidige MIP wordt gelicht? Hoe denkt de minister die specifieke verbintenis na te komen in verband met het GEN, waarover zij het volgende heeft gesteld: “De exploitatie van het GEN wordt versneld ingevoerd en geïntegreerd in het NMBS-transportplan.” (*ibid.*, blz. 215)?

Wanneer eerlang de Schuman-Josaphattunnel wordt ingehuldigd in de loop van 2015, wordt hij beschikbaar voor een aanbodverruiming van het GEN. Hoe zal voorts, zodra de GEN-aftakking naar Denderleeuw over minder dan twee jaar is voltooid, het ruimere GEN-aanbod worden gefinancierd dat op die infrastructuur moet worden uitgebouwd? De GEN-infrastructuur op de lijnen 124 en 161 zal opnieuw met 3 à 4 jaar worden uitgesteld, om uiteindelijk gereed te raken rond 2025-2027. Dat is des te meer een feit omdat voor de afwerking ervan 450 miljoen euro ontbreekt, daar de begrotingskosten stijgen van 2,330 naar 2,885 miljard euro. Vanzelfsprekend brengt dat in het gedrang wat in het regeerakkoord staat: “De resterende GEN-werkzaamheden worden zo snel mogelijk voltooid.” (*ibid.*, blz. 218).

Zonder dat daarvoor zelfs maar één eurocent beschikbaar is, beweert de minister inmiddels zonder verpinken het volgende: “Aandacht voor de Noord-Zuidverbinding (...) [zal] daarbij een centraal element vormen.” (*ibid.*, blz. 218). Begrijpe wie begrijpen kan. In verband met het

aux attentes de leurs clients, c’est-à-dire les usagers et les entreprises”.

Or, si on applique la clé de répartition retenue pour 2015 en vue du partage de l’effort considérable qui est demandé à la SNCB et à Infrabel à savoir 19,54 % en réduction des dotations d’exploitation pour la SNCB et tout le reste en diminution des investissements, sur les années 2015 à 2019, cela donne une baisse des dotations d’exploitation de 420 millions d’euros pour la SNCB et une baisse des investissements de 1,687 milliard d’euros pour les deux sociétés. Pour se faire une idée de l’impact de ce 1,687 milliard sur le PPI (Plan pluriannuel d’investissement) 2013-2025, pour les années 2015 à 2019, le PPI d’origine budgétait 9,12 milliards d’euros d’investissements. Comment réaliser cependant l’exécution du PPI avec 18 % en moins?

Et que dire de cet autre engagement de la ministre, dont elle a déclaré: “La mise en place d’un Réseau Express Régional (RER) — ou réseau suburbain, comme on l’appelle désormais — sera étudiée pour les agglomérations d’Anvers, de Charleroi, de Gand, et de Liège.” Où trouvera-t-on l’argent qu’on retire déjà à l’actuel PPI pour ces nouveaux projets? Comment la ministre compte-t-elle tenir cet engagement spécifique pris à propos du RER, dont elle a déclaré: “La mise en exploitation du RER sera accélérée et intégrée dans le plan de transport de la SNCB”?

Lorsque bientôt le tunnel Schuman-Josaphat sera inauguré dans le courant de 2015, il sera disponible pour augmenter l’offre RER. De même, lorsque la branche du RER sur Denderleeuw sera achevée d’ici moins de deux ans, comment sera financée l’augmentation de l’offre RER à mettre en place sur ces nouvelles infrastructures? Pour ce qui est du RER sur les lignes 124 et 161, les infrastructures seront à nouveau reportées, de l’ordre de trois ou quatre ans pour se terminer aux alentours de 2025-2027. Et ce d’autant qu’il manque 450 millions d’euros pour l’achever compte tenu du coût budgétaire passant de 2,330 milliards d’euros à 2,885 milliards d’euros. Evidemment, cela compromet ce qui est repris dans la note de politique générale comme suit: “Les travaux d’achèvement du RER seront effectués au plus vite”.

Entre-temps, sans avoir le premier cent d’euro disponible, la ministre déclare sans sourciller: “Au centre de cette négociation, une attention particulière sera portée à la jonction Nord-Midi”. Comprendra qui pourra. A propos de l’offre ferroviaire deux choses sont à retenir: le

treinaanbod moeten twee aspecten worden onthouden: het eerste is de subsidiehandhaving voor de bediening van het station Noorderkempen; het tweede is het subsidiebehoud voor het binnenlands Thalysverkeer. Zullen de lijnen in dunbevolkte gebieden aanspraak kunnen maken op een even gunstige regeling?

Uit bepaalde artikels die in de Vlaamse pers zijn verschenen, blijkt de bezetting van de Thalys die uit Oostende vertrekt, lager dan die van de kleinste stations in het Waals Gewest. Dat noemt men “met twee maten meten”. Nog in verband met de dunbevolkte gebieden geeft de spreekster aan dat men er goed aan zou doen oog te hebben voor de stopplaats Florée op de lijn 162, tussen Assesse en Ciney. Dat zou een goede gelegenheid zijn om de door de minister in haar beleidsnota toegelichte intenties in de praktijk te brengen: “Daartoe zal ik overleg organiseren, op politiek niveau met de Gewesten en op technisch-commercieel niveau tussen de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen”. Maar ook: “Het geïntegreerd openbaar vervoeraanbod zal rekening houden met de specifieke noden van dunbevolkte gebieden”.

De dotatie van Infrabel wordt aanzienlijk verminderd; tegelijk zal ook de infrastructuurvergoeding worden gherstructureerd om “het gebruik van de spoorinfrastructuur door de NMBS en de andere spooroperatoren [te] stimuleren. Daartoe moet de infrastructuurvergoeding verlagen en anders gestructureerd worden”.

Momenteel levert de infrastructuurvergoeding Infrabel door de band genomen 650 miljoen euro op, waarvan de NMBS iets meer dan 90 % betaalt voor het gebruik van de rijpaden. Hoe zal de minister het aan boord leggen om de door de NMBS betaalde rijpadvergoeding te verminderen zonder dat de ontvangsten van Infrabel dalen?

Eén belofte wordt cijfermatig gehouden, aangezien die cijfers dezelfde blijven: “Ik zal blijven waken over de veiligheid van het Belgisch spoor, onder meer door de ontplooiing van het automatische remsysteem (ETCS)”. Het budget van het Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid, dat wil zeggen de administratieve tak van de Staat die de twee machtige vennootschappen NMBS en Infrabel in goede banen tracht te leiden, zal in een jaar tijd dalen van 4,514 miljoen euro naar 3,814 miljoen euro (-12 %).

Welk standpunt zal de minister innemen over de openstelling van de markt van het nationaal reizigersvervoer, “waarbij het uitgangspunt het garanderen van een kwaliteitsvol, vraaggestuurd en kostenefficiënt openbaar vervoer is”? Zal de minister in commissie het standpunt komen toelichten dat zij bij de volgende Europese Ministerraad zal verdedigen?

premier, c'est le maintien du subventionnement pour la desserte de la gare de Noorderkempen; et le second, c'est le maintien du subventionnement du Thalys en trafic intérieur. Les lignes à faible densité de population pourront-elles bénéficier d'un régime aussi favorable?

À lire certains articles parus dans la presse flamande, l'occupation du Thalys venant d'Oostende est inférieure à l'occupation des plus petites gares en Région wallonne. Deux poids, deux mesures. Toujours à propos des zones à faible densité, il serait bon de s'intéresser au sort du point d'arrêt de Florée sur la ligne 162 entre Assesse et Ciney. Ce serait une bonne occasion de mettre en pratique les intentions de la ministre exprimées ainsi dans sa note de politique générale: “Dans cette optique, j'organiserai, une concertation avec les Régions au niveau politique et entre la SNCB et les sociétés régionales de transport au niveau technique et commercial”. Mais aussi: “Cette offre de transports publics intégrés tiendra compte des besoins spécifiques des régions à faible densité de population”.

La dotation d'Infrabel est réduite considérablement et, en parallèle, la redevance d'infrastructure va, elle aussi, être restructurée de manière à “promouvoir l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par la SNCB et les autres opérateurs ferroviaires. À cet effet, la redevance d'infrastructure sera diminuée et structurée différemment”.

Aujourd'hui, bon an, mal an, la redevance d'infrastructure représente 650 millions d'euros pour Infrabel, dont un peu plus de 90 % provient de la SNCB pour l'utilisation des sillons. Comment la ministre va-t-elle opérer pour réduire le coût des sillons payés par la SNCB sans réduire les recettes d'Infrabel?

Une seule promesse est tenue en termes de chiffres, car il sont restés les mêmes: “Je continuerai à veiller à la sécurité du rail belge, entre autres par le déploiement du système de freinage automatique (ETCS).” Le budget de la direction générale “Politique de mobilité et politique ferroviaire”, c'est-à-dire le bras administratif de l'État pour tenter de canaliser les deux puissantes sociétés que sont la SNCB et Infrabel, passera de 4,514 millions d'euros à 3,814 millions d'euros soit une réduction de 12 % en un an.

Quelle sera la position de la ministre en matière d'ouverture du marché national de voyageurs “en demeurant attentive à la nécessité de garantir des transports publics de qualité, axés sur la demande et au meilleur coût”? La ministre viendra-t-elle en commission expliquer la position défendue lors du prochain Conseil des ministres européen?

Tot besluit hekelt de spreekster dat de “grote begrotingmakers” die ons land besturen, vaak ondoordachte beslissingen nemen. Zij focussen alleen op de begrotingscontrole en bekommeren zich nauwelijks om de spoorgebruikers. Nadat deze regering met de zeis door de budgetten zal zijn gegaan, zal het spoor er minder goed aan toe zijn dan vandaag.

De heer Marco Van Hees (PTB-GO!) vraagt zich af of de minister zelf wel eens de trein neemt en gelooft dat men met minder middelen de dienstverlening kan verbeteren. De beleidsnota van de minister staat vol goede bedoelingen. Wat ontbreekt, is evenwel de wil om verder te investeren. De Boston Consulting Group heeft aangetoond dat de kwaliteit van de dienstverlening afhangt van de hoogte van de dotaties. De ombudsman voor de treinreizigers klaagt voor de periode 2008-2013 dat de dienstverlening voor meer dan tien criteria is verslechterd. De stiptheidscijfers — die in 2002 nog 92,6 % haalden — hebben ondanks tal van afgeschafte treinen een dieptepunt bereikt.

Niet alleen zal er minder worden geïnvesteerd, bovendien zal de markt ook nog eens worden opengesteld wat de NMBS wel eens fataal zou kunnen worden. Het volstaat de spoorwegen over het Kanaal in ogenschouw te nemen om te zien waartoe de privatisering van de spoorwegen zal leiden: er zijn 25 spoorwegmaatschappijen actief, er wordt niet geïnvesteerd in de infrastructuur, er zijn meer stakingen, de tarieven zijn twee à drie keer duurder en de vertragingen bereiken recordcijfers. Wanneer de minister het heeft over de perceptie van de stiptheid, bedoelt ze dat ze de criteria in deze zal wijzigen en voortaan slechts een vertraging van 60 in plaats van 6 minuten als zodanig beschouwen?

De vooropgestelde tariefvrijheid gekoppeld aan de vermindering van de dotatie zal onvermijdelijk uitmonden in een prijsstijging en het openbaar vervoer nog onaantrekkelijker maken.

Waarom werd de Go-Pass afgeschaffd?

Wat kan de minister concreet zeggen over het Vervoersplan op lange termijn?

In 2015 zullen 192 treinen worden afgeschaffd. Waar zal dit ophouden?

Inzake het GEN, stelt de minister alleen een naamsverandering voor: voorstadsnet, “réseau suburbain” in het Frans. Op welke manier zullen de vervoerskosten geïnternaliseerd worden?

Hoe zal de stagnatie van het goederenvervoer worden gekeerd?

En conclusion, les grands budgétaires qui nous gouvernent prennent souvent des décisions à l’emporte-pièce. Leur seul horizon c’est le contrôle budgétaire se préoccupant peu des usagers du rail. Après le passage de la cure d’austérité du présent gouvernement, le rail sera en moins bon état que maintenant.

M. Marco Van Hees (PTB-GO!) se demande si la ministre prend parfois le train et croit que l’on peut améliorer le service en réduisant les moyens. La note de politique générale de la ministre est pleine de bonnes intentions. La volonté d’investir davantage en est cependant absente. Le Boston Consulting Group a montré que la qualité du service dépend du montant des dotations. Le médiateur pour les voyageurs ferroviaires déplore que, durant la période 2008-2013, le service s’est détérioré en ce qui concerne plus de dix critères. Les chiffres relatifs à la ponctualité — qui atteignaient encore 92,6 % en 2002 — sont au plus bas, malgré le grand nombre de trains supprimés.

Outre que les investissements seront en baisse, le marché sera encore ouvert davantage, ce qui pourrait être fatal à la SNCB. Il suffit d’observer les chemins de fer de l’autre côté de la Manche pour comprendre où va mener la privatisation du rail: on y compte 25 sociétés ferroviaires; on n’y investit pas dans l’infrastructure; il y a plus de grèves; les tarifs sont de deux à trois fois plus élevés et les retards atteignent des sommets. Lorsque la ministre évoque la perception de la ponctualité, veut-elle dire qu’elle va modifier les critères applicables dans ce domaine, et que, désormais, seuls les retards de soixante minutes et non plus de six minutes seront considérés comme des retards?

La liberté tarifaire proposée et la réduction de la dotation qui l’accompagne entraîneront inévitablement une augmentation des prix et une désaffection supplémentaire à l’égard des transports en commun.

Pourquoi le Go Pass a-t-il été supprimé?

Quelles informations concrètes la ministre peut-elle donner au sujet du plan de transport à long terme?

En 2015, 192 trains seront supprimés. Où cela s’arrêtera-t-il?

En ce qui concerne le RER, la ministre ne propose qu’un changement de nom: “réseau suburbain” (“voorstadsnet” en néerlandais). Comment les frais de transport seront-ils internalisés?

Comment contrera-t-on la stagnation du transport de marchandises?

Inzake de zogeheten “continuïteit van de dienstverlening”, kan men zich aan een aanslag op het stakingsrecht verwachten, wat de minister ook moge beweren. Stakingen zijn echter thermometers van het sociaal klimaat en verraden vaak een diepe sociale malaise. De pendelaars billijken gemakkelijker de ongemakken van stakingen dan die van vertragingen.

Op tien jaar tijd, terwijl het aantal reizigers met 35 % is gestegen, heeft de NMBS Groep 6 000 jobs geschrappt. Tegen 2024 zouden er nog eens bijkomend 3 000 jobs worden geschrappt. Hoe staat de minister hier tegenover?

De heer Emir Kir (PS) wenst te vernemen welke projecten voor Brussel behouden blijven in het licht van de algehele herziening van het meerjareninvesteringsplan (MIP). Dit plan maakte vanaf 2017 450 miljoen euro beschikbaar voor het Brussels Gewest. Concreet zouden nieuwe haltes worden aangelegd en het Zuidstation alsook diens omgeving gerenoveerd. Het ging hier concreet om nieuwe haltes in Anderlecht (COOVI, Kuregem, Erasmus), in Ganshoren maar ook Schaarbeek na de verkoop van gronden aldaar.

Een extra 490 miljoen euro zou worden besteed aan projecten van nationaal belang zoals de Noord-Zuidverbinding en de lijnen 26 (goed voor 100 miljoen euro), 28 en 161 die het zou toelaten in dertig Brusselse stations tijdens de spitsuren ieder kwartier een trein te laten rijden. Worden deze projecten behouden? Is hier overleg met het Brussels Gewest over?

Zal de minister in het licht van de besparing ten belope van 2,1 miljard euro het treinaanbod verhogen en het GEN hierin integreren?

Wat is de zin om rond de vier andere Belgische agglomeraties een voorstadsnet aan te leggen als men al in gebreke blijft het GEN rond Brussel uit te rollen? Het Brusselse GEN zal jaarlijks 50 à 60 miljoen euro verlies lijden. Wanneer zal het GEN in het Vervoersplan van de NMBS worden opgenomen? Zal het GEN voor lijnen 161 en 124 voor 2021 voltooid zijn? Indien niet, wanneer dan wel?

De heer Jean-Jacques Flahaux (MR) stelt dat het Belgisch spoorvervoer zonder meer een succesverhaal kan worden genoemd gezien de constante stijging van het aantal reizigers maar plaatst vraagtekens bij de bouw van faraonische stations in het licht van de enorme mobiliteitsbehoeften.

En ce qui concerne la “continuité du service”, on peut s’attendre, quoi qu’en dise la ministre, à une atteinte au droit de grève. Or, les grèves sont des thermomètres du climat social et elles traduisent souvent un malaise social profond. Les navetteurs acceptent plus facilement les désagréments des grèves que ceux des retards.

En dix ans, alors que le nombre de voyageurs a augmenté de 35 %, le groupe SNCB a supprimé 6 000 emplois. Pour 2024, 3 000 emplois supplémentaires devraient être supprimés. Quel est le point de vue de la ministre à ce sujet?

M. Emir Kir (PS) demande quels projets seront conservés pour Bruxelles à la lumière de la révision globale du plan d’investissement pluriannuel (PIP). Ce plan prévoyait de mettre 450 millions d’euros à la disposition de la Région bruxelloise à partir de 2017. Concrètement, de nouveaux arrêts devaient être aménagés et la rénovation de la gare du Midi et de ses environs était prévue. Concrètement, il s’agissait de nouveaux arrêts à Anderlecht (CERIA, Cureghem, Erasme), à Ganshoren mais aussi à Schaarbeek après la vente de terrains dans ces localités.

Un montant supplémentaire de 490 millions d’euros devait être affecté à des projets d’intérêt national comme la jonction Nord-Midi et les lignes 26 (pour 100 millions d’euros), 28 et 161 devant permettre de faire circuler un train toutes les quinze minutes dans trente gares bruxelloises aux heures de pointe. Ces projets seront-ils conservés? Une concertation a-t-elle eu lieu à ce sujet avec la Région de Bruxelles-Capitale?

La ministre compte-t-elle, dans le cadre des économies de 2,1 milliards d’euros, augmenter l’offre de trains et y intégrer le RER?

Quel sens la construction d’un réseau suburbain autour des quatre autres agglomérations belges a-t-elle si l’on ne parvient déjà pas à achever la construction du RER autour de Bruxelles? Le RER bruxellois sera en déficit de 50 à 60 millions d’euros chaque année. Quand le RER sera-t-il intégré dans le plan de transport de la SNCB? Le RER sera-t-il achevé pour 2021 sur les lignes 161 et 124? Si non, quand le sera-t-il?

M. Jean-Jacques Flahaux (MR) indique que le rail belge est une réussite au vu de l’augmentation constante du nombre de voyageurs mais émet des doutes à propos de la construction de gares pharaoniques à la lumière des énormes besoins de mobilité constatés.

De “commissie-Buizingen” heeft op het vlak van de exploitatieveiligheid tal van aanbevelingen geformuleerd waarvan een belangrijk deel reeds werd gerealiseerd.

De spreker vraagt aandacht voor parkings in de stationsomgevingen, omdat er anders veel sluipverkeer en wild parkeren wordt geconstateerd. De staat van een aantal bruggen en slagbomen is ronduit lamentabel. Investerings moeten desnoods via publiek-private participaties of in samenwerking met de gemeentes gebeuren.

De Europese Commissie onder leiding van Jean-Claude Juncker wenst een bedrag van 300 à 315 miljard euro vrij te maken voor investeringen in multimodaal en logistiek vervoer. België zou hiervan 7 à 8 miljard euro best kunnen gebruiken.

Tot slot merkt de spreker op dat tussen Infrabel en de NMBS nog teveel conflicten de samenwerking verstoren.

De heer Veli Yüksel (CD&V) vraagt de minister uitdrukkelijk rekening te houden met de specificiteit van het Belgische spoorwegennetwerk bij de opening van de markt voor binnenlands reizigersvervoer. De nadruk moet worden gelegd op de kwaliteit bij openbare aanbestedingen om zogeheten “cherry picking” te vermijden. Ook moet het lokaal aanbod voldoende zijn en geïntegreerd openbaar vervoer prioriteit krijgen.

Belgocontrol lijdt aan structurele onderfinanciering. De reserves zijn opgesoupeerd. Een nieuw samenwerkingsakkoord met de Gewesten om dat van 1989 te vervangen is dus nodig volgens het principe “de gebruiker betaalt”. Ook op Brussel-Nationaal zijn de tarieven sedert 2003 bevroren. Voor 2014 werd een terugvorderbaar voorschot van 10 miljoen euro gebudgetteerd. Zal eenzelfde bedrag ook voor 2015 worden begroot?

Na het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel van 31 juli 2014 werd het plan-Wathelet gedeeltelijk opgeschort omdat er geen milieu-impactstudie werd gemaakt en de bevolking niet werd geraadpleegd. Wanneer zal de regering een ontwerp van vliegwet — waarin deze zaken worden voorgeschreven — indienen? Zullen de windnormen, die door verscheidene ministers tot groot ongenoegen van pilotenverenigingen en luchtverkeersleiders werden aangepast, eindelijk gestabiliseerd worden of overweegt de minister bijkomende aanpassingen?

La commission Buizingen a formulé de nombreuses recommandations à propos de la sécurité d'exploitation, et un grand nombre de celles-ci ont déjà été mises en œuvre.

L'intervenant demande que l'on soit attentif aux parkings aux abords des gares, sans quoi les communes seront confrontées à un important trafic de contournement et à des problèmes de stationnement sauvage. L'état de certains ponts et de certaines barrières est lamentable. Au besoin, les investissements doivent avoir lieu dans le cadre de partenariats public-privé ou en coopération avec les communes.

La Commission européenne de Jean-Claude Juncker souhaite dégager un montant de 300 à 315 milliards d'euros en faveur d'investissements dans le transport multimodal et logistique. Un montant de 7 à 8 milliards d'euros serait le bienvenu en Belgique dans ce domaine.

Enfin, l'intervenant fait observer que la coopération entre Infrabel et la SNCB est encore perturbée par de trop nombreux conflits.

M. Veli Yüksel (CD&V) demande à la ministre de tenir compte explicitement de la spécificité du réseau ferroviaire belge lors de l'ouverture du marché du transport intérieur de voyageurs. Il conviendra, dans le cadre des marchés publics, de mettre l'accent sur la qualité, afin d'éviter le “cherry picking”. L'offre locale doit par ailleurs être suffisante et l'offre de transports publics intégrée doit être une priorité.

Belgocontrol souffre d'un sous-financement structurel. Les réserves ont été épuisées. Il est donc nécessaire de conclure avec les Régions un nouvel accord de coopération conçu selon le principe “l'utilisateur paie” et destiné à remplacer celui de 1989. Les tarifs pratiqués à Bruxelles-National sont également gelés depuis 2003. Une avance récupérable de 10 millions d'euros a été inscrite au budget pour 2014. Le même montant sera-t-il retenu pour 2015?

Le plan Wathelet a été partiellement suspendu à la suite du jugement du 13 juillet 2014 du tribunal de première instance de Bruxelles, parce qu'aucune étude d'impact sur l'environnement n'avait été réalisée et que la population n'avait pas été consultée. Quand le gouvernement déposera-t-il un projet de loi sur la dispersion des vols qui réglera ces aspects? Les normes de vent, qui ont été adaptées par différents ministres au grand dam des associations de pilotes et des contrôleurs aériens, seront-elles enfin stabilisées, ou la ministre envisage-t-elle des adaptations supplémentaires?

Het examen voor de binnenvaart is toevertrouwd aan de Gewesten maar wat is voortaan de bevoegdheid van de scheepvaartpolitie?

De heer Emmanuel Burton (MR) onderstreept dat het voorgestelde beleid helemaal spoort met wat in het regeerakkoord in afgesproken. Overleg moet leiden tot de oprichting van het onafhankelijk orgaan dat zowel de wind- als de geluidsnormen kan vastleggen en de routes bepalen. Samenwerking is in deze geboden volgens het principe van de federale loyauté. Heeft de minister met het oog op de herziening van het samenwerkingsakkoord van 1989 — dat nadelig is voor Belgocontrol — reeds contact gehad met haar ambtgenoot?

Mevrouw Karine Lalieux (PS) waarschuwt de minister dat, bij het herbekijken van de verzadigde Noord-Zuidverbinding, het Brussels Gewest nooit een verwijding van deze verbinding zal accepteren. Dit zou een bijkomend litteken in het stadsweefsel aanbrengen. Erger nog is dat de voorgestelde alternatieven niet realistisch zijn en de NMBS niet nadenkt over andere manieren om via andere stations naar Brussel te sporen.

De spreekster kant zich radicaal tegen het Vierde Spoorwegpakket. De liberalisering zal nadelig zijn voor zowel de arbeidsvoorwaarden als de dienstverlening aan de reizigers. Zal de minister het standpunt van de vorige regering aanhouden? Zal ze het Beneluxstandpunt verdedigen?

Heeft Belgocontrol een terugvorderbaar voorschot gekregen van 10 miljoen euro of betreft het een voorschot van 20 miljoen euro? De oorzaken van deze onderfinanciering werden ook door andere sprekers in herinnering gebracht. Denkt de minister op drie maand tijd een nieuw samenwerkingsakkoord uit de wacht te kunnen slepen? In de begroting voor 2015 is geen enkel krediet bestemd voor Belgocontrol.

Hoe zal de minimumdienstverlening bij Belgocontrol worden georganiseerd? In de beleidsnota is hier niets over terug te vinden.

B. Antwoorden van de minister

a. *Duurzame mobiliteit*

Co-modaliteit

De mobiliteitsketen doorkruist heel wat zowel federale als regionale bevoegdheidsdomeinen. Transversaal overleg is dan ook essentieel in het multimodaal verhaal. Er is reeds overleg geweest met het Waals en het Brussels Gewest en afspraak is genomen met het

L'examen organisé pour la navigation intérieure a été confié aux Régions, mais quels sont dorénavant les pouvoirs de la police de la navigation?

M. Emmanuel Burton (MR) souligne que la politique proposée s'inscrit entièrement dans l'accord de gouvernement. La mise en place d'une concertation devra permettre la création de l'organe indépendant qui pourra à la fois fixer les normes de vent et de bruit et définir les routes. La coopération s'impose en la matière, selon le principe de la loyauté fédérale. La ministre a-t-elle déjà eu des contacts avec son homologue en vue de la révision de l'accord de coopération de 1989, qui désavantage Belgocontrol?

Mme Karine Lalieux (PS) avertit la ministre que la Région de Bruxelles-Capitale n'acceptera jamais un élargissement de la jonction Nord-Midi, qui est complètement saturée, car cela constituerait une cicatrice supplémentaire dans le tissu urbain. Qui plus est, les alternatives proposées ne sont pas réalistes, et la SNCB n'essaie pas d'envisager d'autres façons de se rendre à Bruxelles en passant par d'autres gares.

L'intervenante s'oppose radicalement au quatrième paquet ferroviaire. La libéralisation aura un effet néfaste tant sur les conditions de travail que sur le service offert aux voyageurs. La ministre maintiendra-t-elle la position du gouvernement précédent? Défendra-t-elle le point de vue du Benelux?

Belgocontrol a-t-elle reçu une avance récupérable de 10 millions d'euros, ou s'agit-il d'une avance de 20 millions d'euros? Les causes de ce sous-financement ont également été rappelées par d'autres intervenants. La ministre pense-t-elle pouvoir parvenir à un nouvel accord de coopération en l'espace de trois mois? Le budget 2015 ne prévoit aucun crédit pour Belgocontrol.

Comment le service minimum sera-t-il organisé chez Belgocontrol? La note de politique générale est muette à ce sujet.

B. Réponses de la ministre

a. *Mobilité durable*

Co-modalité

La chaîne de la mobilité chevauche de nombreux domaines de compétences, tant au niveau fédéral qu'au niveau régional. Une concertation transnationale est donc essentielle dans le contexte de la multimodalité. Une concertation a déjà eu lieu avec les Régions wal-

Vlaams Gewest. In de maand december zullen alle bevoegde instanties rond de tafel gaan zitten en zal het overleg op permanente basis worden georganiseerd op interministerieel niveau. De commissie mag een uiteenzetting verwachten van hoe de samenwerking zal worden afgebakend om doelmatig beleid op alle bevoegdheidsniveaus mogelijk te maken.

Mobiliteitsbudget

De werknemer zal kunnen kiezen tussen de verschillende vervoersmodi, waaronder de fiets en het openbaar vervoer.

b. Verkeersveiligheid

Observatorium van de Mobiliteit

Binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer zal dit Observatorium beleidsondersteunende statistieken vergaren, die geïnterpreteerd zullen worden met behulp van de expertise van onder meer het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid (BIVV). Dit zal de mobiliteit en de verkeersveiligheid ten goede komen. Er zal ook een platform worden opgericht waarin benevens de Gewesten en het BIVV ook verschillende actoren uit de privésector zullen zetelen.

Rijbewijs-met-punten

Dit is een van de mogelijkheden. De beslissing hieromtrent zal eerst na een benchmarking — die al aan de gang is — en een kosten-batenanalyse worden genomen.

Ongevallenanalyse

Een verbetering van het verzamelen van de gegevens van ongevallen met lichamelijke letsels is absoluut noodzakelijk om beleidsondersteunende maatregelen te kunnen nemen. Deze gegevens moeten uit de politierapporten worden gepuurd. Niet alle oorzaken — bijvoorbeeld gsm-gebruik achter het stuur — zijn op het standaardformulier opgenomen. Een extern orgaan — zoals het BIVV, bijvoorbeeld — moet deze gegevens verzamelen. Ook hier dient een en ander te gebeuren in overleg met de Gewesten.

lonne et bruxelloise, et un rendez-vous a été fixé avec la Région flamande. Toutes les instances compétentes se retrouveront autour de la table en décembre, et la concertation sera organisée de manière permanente au niveau interministériel. La commission peut s'attendre à un exposé sur la manière dont la collaboration sera organisée de manière à permettre la mise en œuvre d'une politique efficace à tous les niveaux de pouvoir.

Budget mobilité

Les travailleurs pourront choisir entre les différents modes de transport, dont le vélo et les transports en commun.

b. Sécurité routière

Observatoire de la mobilité

Au sein du SPF Mobilité et Transports, cet Observatoire rassemblera des statistiques destinées à soutenir les politiques menées. Ces statistiques seront interprétées par des experts, notamment de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), ce qui aura un effet positif sur la mobilité et la sécurité routière. Il est également prévu de créer une plate-forme qui réunira, outre les Régions et l'IBSR, différents acteurs du secteur privé.

Permis à points

Le permis à points est l'une des options possibles. La décision à ce sujet ne sera prise qu'à l'issue d'une évaluation comparative — qui est déjà en cours — et d'une analyse coûts-bénéfices.

Analyse des accidents

Une amélioration de la collecte des données relatives aux accidents ayant causé des dommages corporels est absolument nécessaire pour pouvoir prendre des mesures de soutien de la politique. Ces données doivent être extraites des rapports de police. Toutes les causes possibles ne figurent pas sur le formulaire standard (notamment l'utilisation d'un téléphone portable au volant). Un organe externe, comme, par exemple, l'IBSR, devrait collecter ces données. En cette matière également, l'action devrait être menée en concertation avec les Régions.

Wegcode

Ingevolge de zesde staatshervorming, waarbij een aantal bevoegdheden inzake verkeersveiligheid werden overgedragen aan de Gewesten, stelt zich het probleem van de vereenvoudiging en de harmonisering van de verkeersregels. Men moet absoluut vermijden drie Wegcodes te creëren. Dit zou zowel voor de Belgen als voor de buitenlanders gevaarlijk zijn. Er is reeds veel werk in deze gedaan, maar nogmaals kan alleen onderling overleg soelaas brengen.

Wegcontroles

Deze controles — waarvan het aantal 40 miljoen zou moeten bereiken — moeten uiteraard worden gecoördineerd met andere departementen, in het bijzonder met het departement Binnenlandse Zaken. In 2013 werden 4,9 miljoen verkeersovertredingen geconstateerd. Dit is echter het topje van de ijsberg. Eén op tien bestuurders zou overtredingen begaan en nochtans wordt slechts 3 à 5 % ook effectief geverbaliseerd. Wanneer de pakkans verhoogt, verhoogt ook de verkeersveiligheid.

Staten-generaal van de verkeersveiligheid

De aanbevelingen van 2011 worden bestudeerd. Een lijst zal worden opgemaakt om na te gaan welke aanbevelingen reeds gerealiseerd werden en welke niet. Vervolgens zal voor 2015 een actieplan worden opgesteld dat terdege rekening houdt met voornoemde lijst.

Intelligente transportsystemen

De federale overheid en de Gewesten zijn het erover eens dat de invoering van dergelijke systemen in een nationaal kader moet geschieden.

Motorrijders

De motorrijders — zowel van motor- als van bromfietzen — klagen over een gebrekkige infrastructuur en onaangepast gedrag van andere weggebruikers. Daarom zal een nieuwe categorie worden gecreëerd, krachtens welke de motorrijders bij de kwetsbare en de voetgangers bij de zwakke weggebruikers zullen worden ingedeeld. Dit zal onder meer de omkering van de bewijslast ingeval van ongeval tot gevolg hebben.

Code de la route

En raison de la 6^e réforme de l'État, qui a entraîné le transfert aux Régions d'un certain nombre de compétences en matière de sécurité routière, se pose à présent le problème de la simplification et de l'harmonisation des règles de conduite. Il faut absolument éviter de créer trois Codes de la route différents, ce qui serait dangereux, tant pour les Belges que pour les étrangers. Un gros travail a déjà été accompli en ce sens, mais, une fois encore, la solution ne pourra venir que d'une concertation multilatérale.

Contrôles routiers

Ces contrôles — dont le nombre devrait atteindre 40 millions — doivent évidemment être coordonnés avec d'autres départements, particulièrement avec celui de l'Intérieur. En 2013, 4,9 millions d'infractions de roulage ont été constatées. Mais il ne s'agit là que de du sommet de l'iceberg: un conducteur sur dix commettrait des infractions, dont 3 à 5 % seulement seraient effectivement verbalisées. Quand le risque d'être pris en défaut augmente, la sécurité routière augmente aussi.

États généraux de la sécurité routière

Les recommandations de 2011 sont examinées en ce moment. Une liste sera établie afin de voir quelles recommandations ont déjà ou n'ont pas encore été réalisées. Ensuite, un plan d'action, qui tiendra dûment compte de cette liste, sera élaboré pour 2015.

Systèmes de transport intelligents

L'autorité fédérale et les Régions s'accordent à considérer que l'instauration de tels systèmes doit avoir lieu dans un cadre national.

Motocyclistes

Les conducteurs de moto et de mobylette dénoncent une infrastructure déficiente, ainsi que le comportement inadapté des autres usagers de la route. Il a dès lors été prévu de créer une nouvelle catégorie. Les motocyclistes seront ainsi considérés comme des usagers vulnérables, tandis que les piétons relèveront de la catégorie des usagers faibles. Il en résultera notamment un renversement de la charge de la preuve en cas d'accident.

Budget studies

Er wordt 20 % op consultancy bespaard. Deze laatste is ook binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer aanwezig.

c. Spoorvervoer*NMBS/Infrabel*

De Ministerraad van 15 oktober jongstleden besliste dat in de periode 2015-2019 663 miljoen euro moet worden bespaard zonder de exploitatieveiligheid en de schuldafbouw in het gedrang te brengen. Voorlopig — omdat nog een middellange- en langetermijnvisie moet worden uitgewerkt — dient Infrabel 47 % en de NMBS 53 % hiervan te dragen. Intussen wordt druk nagedacht over hoe in het licht hiervan de kwaliteit van de dienstverlening kan worden verbeterd en de kosten-efficiëntie kan worden verhoogd. De nakende opening van de markt van het binnenlands reizigersvervoer zal de NMBS Groep tot extra kostenefficiëntie nopen. Teneinde een strategische en sectoriële visie te kunnen ontwikkelen, wordt een nieuw Vervoersplan in het vooruitzicht gesteld dat op middellange- en lange termijn geldig zou blijven. De investeringen zullen worden herzien in het licht van de voorafgaande modernisering van de NMBS Groep. Concreet zal medio 2015 een *businessplan* en een nieuw meerjareninvesteringsplan worden opgesteld, waarna overleg zal worden gevoerd over het voornoemde Vervoersplan. Eind 2015 zullen nieuwe beheerscontracten worden gesloten. De gevolgde methodologie bestaat erin dat de besparingen aansporingen tot modernisering zullen zijn. Binnen de NMBS Groep worden veel middelen nodeloos verspild. Een faillissement als dat van Sabena in 2001 moet absoluut worden vermeden.

Goederenvervoer

Dit soort vervoer moet om economische en ecologische redenen absoluut worden gesteund. Het draagt bij tot het versterken van de rol van België als logistieke draaischijf maar heeft ook een positieve impact op het milieu. Alleen de internalisering van de vervoerskosten kan het spoor concurrentieel maken. De subsidies tussen 2005 en 2015 zijn stopgezet. De FOD Mobiliteit en Vervoer bestudeert alternatieve steunmaatregelen.

Gecombineerd en verspreid vervoer

Zoals het Rekenhof in zijn opmerkingen aanstipt (DOC 54 0495/002, p. 60), bedroegen de subsidies voor

Budget consacré aux études

Une économie de 20 % a été prévue pour les missions de consultance. Cette économie concerne également le SPF Mobilité et Transports.

c. Transport ferroviaire*SNCB/Infrabel*

Le Conseil des ministres du 15 octobre dernier a décidé qu'au cours de la période 2015-2019, 663 millions d'euros devront être économisés sans que la sécurité d'exploitation et la réduction de la dette soient compromises. Ces économies devront provisoirement — car il faudra encore développer une vision à moyen et à long terme — être assumées par Infrabel à concurrence de 47 % et par la SNCB à concurrence de 53 %. On s'attachera entre-temps à trouver à cet égard une façon d'améliorer la qualité du service et le rapport coût-efficacité. L'ouverture prochaine du marché du transport intérieur de voyageurs forcera le Groupe SNCB à renforcer son efficacité en termes de coût. Pour pouvoir développer une vision stratégique et sectorielle, il est prévu d'élaborer un nouveau Plan de transport qui devrait rester d'application à moyen et long terme. Les investissements seront reconsidérés à la suite de la modernisation du Groupe SNCB. Concrètement, un *businessplan* et un nouveau plan pluriannuel d'investissements seront élaborés à la mi-2015. Des concertations seront ensuite menées au sujet du Plan de transport précité. De nouveaux contrats de gestion seront conclus fin 2015. Le but est de stimuler la modernisation par la réalisation d'économies. De nombreux moyens sont gaspillés au sein du Groupe SNCB. Il faut absolument éviter une faillite comme celle qu'a connue la Sabena en 2001.

Transport de marchandises

Ce type de transport doit absolument être soutenu pour des motifs économiques et écologiques. Il contribue à renforcer le positionnement de la Belgique comme plaque tournante logistique et a également un impact positif sur l'environnement. Seule l'internationalisation des coûts de transport peut rendre le rail compétitif. Les subventions ont été supprimées entre 2005 et 2015. Le SPF Mobilité et Transport étudie des mesures alternatives de soutien.

Transport combiné et transport diffus

Ainsi que la Cour des comptes le fait observer dans ses observations (DOC 54 0495/002, p. 60), les sub-

dit soort vervoer respectievelijk 4,5 en 10,5 miljoen euro, waarvan drie vierde in 2014 en één vierde in 2015 moet worden gestort. Er is geen verdere subsidie begroot.

Besparingen

De heer Marcel Cheron heeft gelijk. Het totaal van de besparingen wordt bekomen door de 150 miljoen euro van de regering-Di Rupo, de 186 miljoen euro van de regering-Michel, de 30 miljoen euro ingevolge de indexsprong en de 1,8 miljoen euro ingevolge de afschaffing van de Go-Pass op te tellen. Over hoe verder kan worden gewerkt, wordt druk nagedacht. Van deze denkoefening zullen de resultaten pas in maart 2015 voorhanden zijn.

Exploitatieveiligheid

Het betreft hier een absolute prioriteit. Vanaf 2013 wordt TBL1+ uitgerold. Het Masterplan voorziet in de uitrol van ETCS tegen 2022. Een jaar later moet heel de vloot — zowel oude als nieuwe toestellen — aangepast zijn. De ceo's bevestigen dat deze timing gehandhaafd blijft.

Noord-Zuidverbinding

Vorige regeringen hebben in deze niets gedaan. Een aantal studies worden nu samengevat om te bekijken welke strategische keuze de beste zal zijn.

GEN/Voorstadsnet

Duurzame mobiliteit omvat stedelijke mobiliteit en dus wordt voor alle grote agglomeraties van het land nagegaan in welke mate een voorstadsnet soelaas kan brengen. In het buitenland worden veel dergelijke studies verricht.

Treinaanbod

Het Gewestelijk Expresnet (GEN) mag niet los worden gezien van het totale treinaanbod. De informatieverstrekking aan en communicatie met de reizigers moet worden verbeterd. Ook de tarifiering moet in het licht van de intermodaliteit worden aangepast aan de reizigersstromen.

ventions octroyées à ces types de transport s'élevaient respectivement à 4,5 et 10,5 millions d'euros, dont les trois quarts doivent être versés en 2014 et un quart en 2015. Aucune autre subvention n'est budgétée.

Économies

M. Marcel Cheron a raison. Le montant total des économies est obtenu en additionnant les 150 millions d'euros du gouvernement di Rupo, les 186 millions d'euros du gouvernement Michel, les 30 millions d'euros résultant du saut d'index et 1,8 million d'euros résultant de la suppression du Go-Pass. Une réflexion intense est menée sur la façon dont ces efforts peuvent être poursuivis. Les résultats de cette réflexion ne seront disponibles qu'en mars 2015.

Sécurité d'exploitation

Il s'agit en l'occurrence d'une priorité absolue. Le TBL1+ est déployé depuis 2013. Le masterplan prévoit le déploiement de l'ETCS d'ici 2022. Un an plus tard, l'ensemble de la flotte — tant les nouveaux modèles que les anciens — devra être adapté. Les CEO confirment le maintien de ce calendrier.

Liaison Nord-Midi

Les gouvernements précédents n'ont rien fait dans ce domaine. Des études sont actuellement synthétisées dans le but de déterminer les meilleurs choix stratégiques.

RER/Réseau suburbain

La mobilité durable englobe la mobilité urbaine et l'on examine dès lors pour toutes les grandes agglomérations du pays dans quelle mesure un réseau suburbain peut apporter une solution. Les études de ce type sont nombreuses à l'étranger.

Offre ferroviaire

On ne peut isoler le Réseau express régional (RER) de l'offre ferroviaire globale. Il convient d'améliorer l'information des voyageurs ainsi que la communication avec ces derniers. La tarification doit également être adaptée aux flux de voyageurs à la lumière de l'intermodalité.

Overwegen

Gezien de bedragen waarvan sprake, betreft het hier investeringen van lange adem die deel uitmaken van de denkoefening waarvan de resultaten in maart 2015 voorhanden zullen zijn.

Dochterondernemingen

Iedere dochteronderneming moet niet alleen aan een kosten-batenanalyse worden onderworpen maar bovendien moet hun relevantie met het spoorvervoer worden nagegaan. Er zijn dochterondernemingen van de NMBS Groep die hout verkopen. Nog andere baten restaurants uit.

Megastations

Dergelijke stations kunnen misschien een motor van economische ontwikkeling zijn alsook een valorisatie van het patrimonium teweegbrengen, maar mogen gezien de beperkte budgetten niet verhinderen dat ook andere stations worden gerenoveerd. Voor prestigeprojecten moet beroep worden gedaan op cofinanciering.

Thalys naar Oostende

Hier wordt eerlang over beslist. Een treindienst moet altijd beantwoorden aan een zekere vraag.

Tariefvrijheid

De vooropgestelde tariefvrijheid komt er om een klantgericht beleid te kunnen voeren. Tevens moeten meer diensten worden aangeboden en moeten de bestaande diensten ook door pendelaars, bijvoorbeeld in het weekend, intensiever worden gebruikt. De NMBS moet ook deur-aan-deuroplossingen bieden alsook met andere partners zoals SN Brussels samenwerken om nieuwe producten te lanceren (zoals bijvoorbeeld "rail-and-fly"). Het is niet omdat de NMBS een openbare dienst verzorgt dat het geen marktonderzoek en commerciële promotie- en tariefmethodes mag toepassen.

Verslechtering performantie

Sedert 2009 is een verslechtering van alle indicatoren geconstateerd met een lichte verbetering begin 2014. Vooral de stiptheid laat te wensen over en geeft een belabberde indruk van de algehele dienstverlening.

Passages à niveau

Étant donné les montants dont il est question, il s'agit en l'occurrence d'investissements de longue haleine qui font partie de la réflexion dont les résultats seront disponibles en mars 2015.

Filiales

Il faut non seulement soumettre toutes les filiales à une analyse coût-profit, mais il convient en outre de vérifier leur pertinence pour le transport ferroviaire. Certaines filiales du Groupe SNCB vendent du bois, d'autres exploitent des restaurants.

Méga-gares

Les gares de ce type peuvent être des moteurs de développement économique et donner lieu à une valorisation du patrimoine, mais, étant donné les budgets limités, elles ne peuvent empêcher la rénovation d'autres gares. Pour les projets de prestige, il faudra recourir au cofinancement.

Thalys vers Ostende

La décision à ce sujet a été prise depuis longtemps. Un service ferroviaire doit toujours répondre à une certaine demande.

Liberté tarifaire

La liberté tarifaire annoncée doit permettre de mener une politique orientée vers le client. Le nombre de services offerts doit aussi être augmenté et les services existants doivent être utilisés de manière plus intensive, également par les navetteurs, par exemple le week-end. La SNCB doit aussi offrir des solutions porte-à-porte et coopérer avec d'autres partenaires, comme SN Brussels, pour lancer de nouveaux produits (comme "rail-and-fly"). Ce n'est pas parce que la SNCB fournit un service public qu'elle ne peut pas faire d'études de marché et utiliser des méthodes commerciales en matière de promotions et de tarifs.

Recul des performances

Depuis 2009, on constate une dégradation de tous les indicateurs, bien qu'il y ait eu une légère amélioration début 2014. La ponctualité est l'élément qui laisse le plus à désirer, et ce problème donne une piètre image du

Meer stiptheid betekent ook meer veiligheid en meer capaciteit. In de toekomstige beheerscontracten zal ook extra de nadruk worden gelegd op het comfort en de properheid.

Marktopening reizigersvervoer

De Europese Commissie wil het Vierde Spoorwegpakket absoluut realiseren. De NMBS moet gewapend worden tegen een verhoogde concurrentie maar ook haar eigen dienstverlening in het licht van de opening van de markt in 2019 verbeteren.

Grensoverschrijdend spoorverkeer

Zowel voor pendelaars als voor toeristen moeten een aantal van deze lijnen, die in het binnenlands treinaanbod moeten worden opgenomen, worden heropend in samenspraak met de buurlanden en met de Euregio's.

Minimumdienstverlening

Slechts nadat het sociaal overleg hieromtrent is mislukt, zal het protocol ter bestrijding van wilde stakingen wettelijk worden verankerd om de continuïteit van de dienstverlening ingeval van staking, zoals die in Frankrijk bijvoorbeeld van toepassing is, met eerbied voor het stakingsrecht te organiseren. Hiervoor dient uiteraard een specifiek vervoersplan met niet-stakers te worden opgesteld.

Rijpadvergoeding

Deze vergoeding moet worden verminderd — in het volgende beheerscontract — om meer operatoren tot het spoorwegnet toegang te verstrekken, evenwel zonder de schuldafbouw conform de Europese regels (minimum 50 % moet via eigen inkomsten geschieden) in gevaar te brengen.

Pensioenen spoorwegaarbeiders

Deze pensioenen vallen ten laste van de Schatkist sedert ze werden overgedragen door de NMBS Holding. Voor het gewone personeel zijn de regels vergelijkbaar met die van staatsambtenaren: prepensioen is mogelijk met 60, 61 en 62 jaar mits respectievelijk 42, 41 en

service dans son ensemble. Qui dit plus de ponctualité dit aussi plus de sécurité et plus de capacité. Par ailleurs, les futurs contrats de gestion mettront particulièrement l'accent sur les aspects confort et propreté.

Ouverture du marché du transport de voyageurs

La Commission européenne veut absolument que le quatrième paquet ferroviaire soit mis en œuvre. La SNCB doit s'armer face à une concurrence accrue, mais doit aussi améliorer ses services dans la perspective de l'ouverture du marché prévue en 2019.

Trafic ferroviaire transfrontalier

Tant pour les navetteurs que pour les touristes, un certain nombre de ces lignes — qui doivent être reprises dans l'offre de trains à l'échelon national — doivent être rouvertes en accord avec les pays voisins et les "eurégions".

Service minimum

Ce n'est qu'après un échec éventuel de la concertation sociale à ce sujet que le protocole visant à prévenir les grèves sauvages sera ancré dans la loi afin d'organiser, comme c'est notamment le cas en France, la continuité du service en cas de grève tout en respectant le droit de grève. Il est évident qu'il faudra, pour ce faire, établir un plan de transport spécifique avec des non-grévistes.

Redevance pour l'utilisation des sillons

Cette redevance doit être revue à la baisse — dans le prochain contrat de gestion — afin d'ouvrir l'accès au réseau à un plus grand nombre d'opérateurs, sans mettre toutefois en péril la réduction de la dette, conformément aux règles européennes (50 % de fonds propres au minimum).

Pensions des travailleurs du rail

Ces pensions sont à la charge du Trésor depuis qu'elles ont été transférées par la SNCB Holding. Pour le personnel ordinaire, les règles sont comparables à celles qui s'appliquent aux agents de l'État: la prépension est possible à 60, 61 et 62 ans, pour autant que

42 jaar dienst. Voor het rollend personeel is prepensioen mogelijk met 55 jaar mits 30 jaar dienst.

Ombudsman treinreizigers

Het aantal klachten, dat in 2013 5 504 bedroeg, is gedaald. In 2010 bedroeg dit aantal nog 7 181. De dotatie aan de ombudsdienst is, in tegenstelling tot wat is beweerd, niet verdubbeld. Ze bedroeg 1,272 miljoen euro in 2014 en zal in 2015 1,184 miljoen euro bedragen.

Go-Pass

Aleen de kosteloosheid is afgeschaft. Ieder jongere van 16 jaar krijgt nog steeds automatisch een Go-Pass.

Personeelsvermindering

Hierover heeft de huidige regering noch raad van bestuur wat dan ook beslist.

Projecten Brussel

De federale enveloppe in deze bedraagt 2,5 miljard euro waarvan 450 miljoen euro in 2012 door het Brussels Gewest moet worden gedragen en 460 miljoen euro voor capaciteitsverhoging buiten de 60/40-verdeelsleutel valt. Zes nieuwe haltes, de renovatie van het Zuidstation en diens omgeving, Schaarbeek-Vormingsstation en verscheidene haltes in het Brussels Gewest blijven behouden. Hierover is het overleg met de Brusselse minister van Mobiliteit zeer positief verlopen. Er is geen reden tot pessimisme.

Loon topmanagers

Jammer genoeg werd de aftopping van het loon van de topmanagers tot 270 miljoen euro jaarlijks door de vorige regering niet gerespecteerd. Het huidige regeerakkoord legt zwaar de nadruk op de autonomie van de overheidsbedrijven, wars van enige politieke inmenging. Uiteraard moeten de engagementen genomen onder de vorige regering worden gerespecteerd. De topmanagers zijn immers reeds benoemd. In deze tijden van besparingen zal de voogdijminister uiteraard excessen beteugelen. Ook dient worden opgemerkt dat resultaten

le membre du personnel compte respectivement 42, 41 et 40 années de service. Pour le personnel roulant, la prépension est possible à 55 ans si le membre du personnel compte 30 années de service.

Médiateur pour les voyageurs ferroviaires

Le nombre de plaintes, qui était de 5 504 en 2013, a diminué. Ce chiffre était encore de 7 181 en 2010. La dotation en faveur du service de médiation n'a pas été doublée, contrairement à ce qui a été affirmé. Elle était de 1,272 million d'euros en 2014 et sera de 1,184 million d'euros en 2015.

Go Pass

Seule la gratuité est supprimée. Tout jeune de 16 ans continuera de recevoir automatiquement un Go Pass.

Réduction de personnel

Ni le gouvernement actuel ni le conseil d'administration n'a déjà pris une quelconque décision à ce sujet.

Projets concernant Bruxelles

L'enveloppe fédérale pour ces projets est de 2,5 milliards d'euros, dont 450 millions d'euros doivent être supportés en 2012 par la Région de Bruxelles-Capitale et dont 460 millions d'euros destinés à l'augmentation de capacité ne relèvent pas de la clé de répartition 60/40. Six nouveaux points d'arrêt, la rénovation de la gare du Midi et de ses environs, la gare de formation de Schaarbeek et plusieurs points d'arrêt situés dans la région bruxelloise sont maintenus. Ces questions ont fait l'objet d'une concertation très positive avec le ministre bruxellois de la Mobilité. Il n'y a aucune raison de faire preuve de pessimisme.

Rémunération des top managers

Malheureusement, l'écèlement de la rémunération des top managers à 270 000 euros annuels n'a pas été respectée par le précédent gouvernement. L'actuel accord de gouvernement met lourdement l'accent sur l'autonomie des entreprises publiques, loin de toute immixtion politique. Les engagements pris sous le précédent gouvernement doivent bien entendu être respectés. Les top managers sont en effet déjà nommés. En cette époque d'assainissements, le ministre de tutelle va évidemment réprimer les excès. Il convient également

inzake stiptheid ook het variabele gedeelte van de lonen managers van de niveaus -1 en -2 beïnvloeden.

d. **Luchtverkeer**

Belgocontrol

Het gecumuleerd verlies in 2015 van Belgocontrol is voor 15,4 miljoen euro op het conto van de gratis dienstverlening krachtens een samenwerkingsakkoord van 1989 aan de regionale luchthavens en voor 8,2 miljoen euro op het conto van de dienstverlening aan de luchtvaartmaatschappijen op Brussel-Nationaal te schrijven. Er werd geen krediet in de begroting ingeschreven omdat het derde beheerscontract in voege is getreden. Toch werd de wet van 10 april 2014 aangepast in die zin dat een terugvorderbaar voorschot van 10 miljoen euro ten laste van de begroting voor 2014 werd gestort die de continuïteit van de dienstverlening moet garanderen. Voor wat deze laatste betreft, zal dezelfde regeling gelden als voor de NMBS: indien het sociaal overleg niets oplevert, zal de regering trancheren.

Militairen

De integratie van de militaire en de burgerlijke luchtverkeersleiders zal een aantal zogeheten “quick wins” opleveren inzake examens en opleiding, die thans voor beiden verschillend zijn.

C. **Replieken**

De heer Wouter Raskin (N-VA) looft de minister voor de manier waarop zij taboes doorbreekt. Het in het vooruitzicht gestelde overleg zal op systematische basis met zoveel mogelijk *stakeholders* moeten worden georganiseerd om te komen tot een globaal mobiliteitsbeleid.

De heer Laurent Devin (PS) vraagt zich af hoe leden van dezelfde partij als de minister de NMBS een succesverhaal kunnen noemen en tegelijkertijd beweren dat diezelfde NMBS barslecht werd beheerd.

De heer Jef Van den Berghe (CD&V) wenst nog altijd te vernemen hoe de minister recidive zal aanpakken. De minister engageert zich niet krachtig aangaande het mobiliteitsbudget. Ook is in verband met de oprichting van het Observatorium van de Mobiliteit niets gezegd over de toekomstige rol van het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid (BIVV). Het overwogen deur-tot-deurtransport valt bij de spreker niet in goede aarde. Integendeel is het soms storend in sommige applicaties

de remarquer que les résultats en matière de ponctualité influencent la part variable de la rémunération des managers des niveaux 1 et 2.

d. **Trafic aérien**

Belgocontrol

La perte cumulée de Belgocontrol en 2015 est due, à concurrence de 15,4 millions d’euros, au service gratuit fourni en vertu d’un accord de coopération de 1989 aux aéroports régionaux et, à concurrence de 8,2 millions d’euros, aux services fournis aux compagnies aériennes à Bruxelles-National. Aucun crédit n’a été inscrit au budget parce que le troisième contrat de gestion est entré en vigueur. La loi du 10 avril 2014 a cependant été modifiée de telle sorte qu’une avance récupérable de 10 millions d’euros à charge du budget de 2014 a été versée en vue de garantir la continuité du service. Pour ce qui est de ce dernier, le dispositif sera identique à celui pour la SNCB: si la concertation sociale échoue, le gouvernement tranchera.

Militaires

L’intégration des contrôleurs aériens militaires et civils va permettre de réaliser un certain nombre de “quick wins” au niveau des examens et de la formation, qui sont actuellement différents pour les deux filières.

C. **Répliques**

M. Wouter Raskin (N-VA) félicite la ministre pour la manière dont elle brise les tabous. La concertation prévue devra systématiquement être organisée avec le plus grand nombre possible d’acteurs, afin de parvenir à une politique globale en matière de mobilité.

M. Laurent Devin (PS) se demande comment des membres du même parti que la ministre peuvent qualifier la SNCB de réussite et en même temps affirmer que cette SNCB a été gérée de façon médiocre.

M. Jef Van den Berghe (CD&V) souhaite toujours entendre de la ministre comment elle va lutter contre la récidive. La ministre ne s’engage pas fermement sur le budget de la mobilité. En ce qui concerne la création de l’Observatoire de la mobilité, la ministre est restée muette sur le futur rôle de l’Institut belge pour la sécurité routière (IBSR). L’intervenant n’est pas favorable au transport porte-à-porte envisagé. Au contraire, c’est parfois gênant dans certaines applications de la SNCB.

van de NMBS. De Europese investeringsmogelijkheden moeten maximaal worden benut, ook voor het grensoverschrijdend treinverkeer. De spreker die Zwitserland als schoolvoorbeeld van geïntegreerde mobiliteit aanhaalde, gaat voorbij aan het feit dat dit land niet minder dan 150 spoorwegmaatschappijen telt met vaak een zeer lokaal bereik.

De heer David Geerts (sp.a) stelt dat veel vragen blijven openstaan en blijkbaar tot de maand maart moet worden gewacht om enig concreet antwoord te krijgen. Hoe definieert de minister “excessen” wanneer het over de verloning van de ceo’s van overheidsbedrijven in het algemeen en over die van de spoorbaas in het bijzonder gaat? De minister verklaart alleen op welke projecten niet bespaard zal worden maar blijft het antwoord schuldig aangaande de projecten die geschrapt zullen worden. Het slecht beheer van de NMBS hield onder meer in dat middelen die bestemd waren voor de openbare dienstverlening voor commerciële activiteiten werden aangewend. De minister wil de NMBS wapenen tegen de nakende liberalisering — die dreigt op zogeheten “cherry picking” uit te draaien (waarbij alleen de rendabele lijnen door privémaatschappijen worden verzorgd) — maar verzwijgt inmiddels haar standpunt in deze.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) is een tevreden man omdat hij eindelijk erachter is gekomen dat de besparingen in 2015 voor de hele NMBS Groep tussen 370 en 379 miljoen euro zullen schommelen. Voorlopig gaat hij ervan uit dat één tiende op de exploitatie zal worden bespaard en de rest op de investeringen. Het ziet er dan ook slecht uit voor de Brusselse projecten. Inzake de verloning van de ceo’s van de overheidsbedrijven spreekt de regering blijkbaar niet met één mond, want de minister van Overheidsbedrijven wil geen beperking van die verloning en draagt de verantwoordelijkheid hierover over aan de raad van bestuur. De minister van Mobiliteit treedt evenwel de visie van de vorige regering bij. Er worden geen nieuwe benoemingen in het vooruitzicht gesteld, maar dat de twee visies met elkaar botsen kan niet ontkend worden. De spreker wenst ook te vernemen of de gezinskaart behouden zal blijven of zal worden afgeschaft.

De heer Marco Van Hees (PTB-GO!) hekelt het fabeltje dat met minder middelen meer kan worden gerealiseerd. De openbare dienst wordt aldus langzaam maar zeker gekelderd. Bij Infrabel gebeurt dit door de vermindering van de rijpadvergoeding. De tariefvrijheid zal reizigers afstoten. De stiptheid is een prioriteit maar zal wel met minder middelen moeten verbeteren. Het lijkt wel het mantra van de besparingswoede: “Doe meer met minder”.

Les possibilités d’investissement européennes doivent être maximisées, également pour le trafic ferroviaire transfrontalier. Le membre qui a cité la Suisse comme l’exemple type de la mobilité intégrée passe sous silence que ce pays compte pas moins de 150 entreprises ferroviaires dont le rayon d’action est souvent très local.

M. David Geerts (sp.a) indique que maintes questions restent sans réponse et qu’il faudra apparemment attendre le mois de mars pour avoir une réponse concrète. Comment la ministre définit-elle le mot “excès” lorsqu’il s’agit de la rémunération des CEO d’entreprises publiques en général et de celle du patron des chemins de fer en particulier? La ministre évoque uniquement les projets sur lesquels on ne réalisera pas d’économies mais elle se tait sur les projets qui seront abandonnés. La mauvaise gestion de la SNCB a notamment eu pour conséquence que des moyens destinés au service public ont été affectés à des activités commerciales. La ministre veut armer la SNCB contre la prochaine libéralisation — qui risque de virer au “cherry picking” (seules les lignes rentables étant assurées par des compagnies privées) — mais elle ne précise pas son point de vue sur cette question.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) est un homme heureux parce qu’il a enfin appris que les économies à réaliser par l’ensemble du groupe SNCB en 2015 fluctueront entre 370 et 379 millions d’euros. Provisoirement, il part du principe qu’un dixième de ce montant sera économisé sur l’exploitation et le reste, sur les investissements. Cela sent dès lors le roussi pour les projets bruxellois. S’agissant de la rémunération des CEO des entreprises publiques, le gouvernement ne parle de toute évidence pas d’une seule voix, car le ministre des Entreprises publiques ne veut pas d’une limitation de ces rémunérations et en renvoie la responsabilité au conseil d’administration. La ministre de la Mobilité partage, quant à elle, la vision du gouvernement précédent. Aucune nouvelle nomination n’est prévue, mais il est indéniable que ces deux visions se contredisent. L’intervenant demande également si la carte de réduction famille sera maintenue ou supprimée.

M. Marco Van Hees (PTB-GO!) cloue au pilori la fable selon laquelle on peut réaliser plus avec moins de moyens. Le service public est ainsi détricoté, lentement mais sûrement. Au niveau d’Infrabel, on le fait en réduisant le montant de la redevance pour l’utilisation des sillons. La liberté tarifaire va rebuter les voyageurs. La ponctualité est une priorité mais elle devra être améliorée avec moins de moyens. Cela semble bien être le mantra de la chasse effrénée aux économies: “Faire plus avec moins”.

Mevrouw Karine Lalieux (PS) wenst het standpunt te vernemen dat de minister op de Europese Ministerraad inzake het Vierde Spoorwegpakket zal innemen. Zal ze het standpunt van de Europese Commissie billijken of integendeel dat van het Europees Parlement, dat heel kritisch staat tegenover de liberalisering van het binnenlands spoorreizigersvervoer? Waarom neemt de minister het Beneluxstandpunt niet in? Dat staat immers ook zeer kritisch tegenover de door de Europese Commissie gewilde liberalisering. Tot slot: wanneer de minister het over het slecht beheer van de NMBS heeft — waaraan *nota bene* zowat alle fracties hebben deelgenomen — moet ze wel enige terughoudendheid aan de dag leggen om haar mogelijke gesprekspartners, die ze voor al haar initiatieven nodig zal hebben, niet af te schrikken.

D. Bijkomende antwoorden

Vierde Spoorwegpakket

De minister verklaart het standpunt van de Benelux in deze te zullen verdedigen.

Verloning topmanagers

De regering zal alleen tussenbeide komen als de raden van bestuur van de overheidsbedrijven excessen qua verloning toestaan.

Gezinskaart

De minister zal bij de NMBS navraag doen of ze wordt behouden.

III. — ADVIES

De commissie brengt met 10 tegen 4 stemmen een gunstig advies uit over sectie 33 — FOD Mobiliteit en Vervoer van het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2015.

De rapporteur,

De voorzitter,

Sabien LAHAYE-BATTHEU

Karine LALIEUX

Mme Karine Lalieux (PS) souhaiterait savoir quelle position la ministre adoptera en ce qui concerne le Quatrième paquet ferroviaire lors du Conseil des ministres européens. Acceptera-t-elle le point de vue de la Commission européenne ou, au contraire, celui du Parlement européen, qui se montre très critique vis-à-vis de la libéralisation du transport ferroviaire intérieur de voyageurs? Pourquoi la ministre n'adopte-t-elle pas le point de vue du Benelux? Il est en effet également très critique à l'égard de la libéralisation souhaitée par la Commission européenne. Enfin, lorsque la ministre parle de la mauvaise gestion de la SNCB — à laquelle, *nota bene*, ont participé presque tous les groupes politiques —, elle doit faire preuve d'une certaine réserve afin de ne pas effrayer les interlocuteurs potentiels, dont elle aura besoin pour prendre toutes ses initiatives.

D. Réponses supplémentaires

Quatrième paquet ferroviaire

La ministre déclare qu'elle défendra le point de vue du Benelux en la matière.

Rémunération des top managers

Le gouvernement interviendra uniquement si les conseils d'administration des entreprises publiques autorisent des rémunérations excessives.

Carte famille

La ministre demandera à la SNCB si elle est maintenue.

III. — AVIS

La commission émet, par 10 voix contre 4, un avis favorable sur la Section 33 — SPF Mobilité et Transport du budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2015.

La rapporteuse,

La présidente,

Sabien LAHAYE-BATTHEU

Karine LALIEUX