

geplande verdubbeling?

De NMBS deelt de sombere vooruitzichten over het einde van de groei van het aantal reizigers niet. In welke mate zal het nieuwe dienstverleningscontract en het investeringsplan de ambitie belichamen om het aantal reizigers toch te laten groeien?

Hoe zult u samen met uw collega-ministers van Mobiliteit uit de regio's werk maken van een echte ambitie inzake de modal shift?

03.06 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Le Bureau du Plan prévoit que la voiture restera dominante dans les déplacements individuels à l'horizon 2040 même si les autorités mettent tout en œuvre pour réduire son utilisation. Selon l'étude, la voiture va continuer de représenter 82,3% des déplacements en 2040. Le train verrait sa part modale diminuer à contraria. Sa part d'utilisation passerait de 8,7% en 2019 à seulement 7,9% en 2040. L'effet télétravail pèserait pour 20,1% de la baisse.*

Ce vendredi, le Gouvernement s'est accordé, sur votre proposition d'une vision 2040 pour le rail belge. L'objectif est de faire passer la part de « marché » du train de 8 à 15 % pour le transport de passagers et de 12 à 20 % pour le transport de marchandises d'ici 2040. À cette fin, le gouvernement a pour perspective un train toutes les 30 minutes sur l'ensemble du réseau ferroviaire et toutes les 15 minutes autour des grandes villes, ainsi qu'un horaire intégré.

- *Dans quelle mesure la vision 2040 du gouvernement tient-elle compte de l'étude du bureau du plan ?*
- *Quelles sont les priorités qui se dégagent de la vision 2040 pour répondre au scénario du bureau du plan ?*

nombre de voyageurs? Comment le ministre oeuvrera-t-il, conjointement avec ses homologues régionaux, à la réalisation d'un véritable transfert modal?

03.06 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): *Volgens het Planbureau zal de auto in 2040 gebruikt worden voor 82,3 % van de individuele verplaatsingen. Het aandeel van de trein zou van 8,7 % in 2019 dalen naar 7,9 % in 2040. 20,1 % van de daling zou toegeschreven moeten worden aan het telewerkeffect.*

De regering heeft uw Spoorvisie 2040 goedgekeurd. Het marktaandeel van de trein zou van 8 tot 15 % stijgen voor het reizigersvervoer en van 12 tot 20 % voor het goederenvervoer in 2040. Het is de bedoeling dat er op het hele spoornet om het half uur een trein rijdt en rond de grote steden om het kwartier, en er zou een geïntegreerde dienstregeling ingevoerd worden.

Hoe wordt er in de Visie 2040 rekening gehouden met de studie van het Planbureau?

Welke prioriteiten worden er in de Visie 2040 gesteld om in te spelen op het door het Planbureau geschatste scenario?

03.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *Het marktaandeel van de trein moet omhoog van 8 naar 15 %, het goederenvervoer moet stijgen van 12 naar 20 %, reizigers moeten elke 30 minuten een trein kunnen nemen en om de 15 minuten in de grote steden.*

Het middenveld en de natuurverenigingen zijn natuurlijk heel positief, omdat de plannen zowel voor de mens als voor de natuur voordelig zijn. Toch heeft het interfederaal Korps van de Inspectie van Financiën, dat de financiële haalbaarheid van overheidsprojecten bestudeert, uw spoorvisie al neergesabeld. Uw visie is niet gefinancierd en is dus louter fantasie.

Op welk budget is uw spoorvisie gebaseerd?

Wat was de concrete kritiek van het interfederaal Korps van de

03.07 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): *La part de marché du train doit passer de 8 à 15 % et celle du fret de 12 à 20 %. Les voyageurs devraient pouvoir prendre un train toutes les 30 minutes et même toutes les 15 minutes dans les grandes villes. Ces nouvelles sont réjouissantes, mais le Corps interfédéral de l'Inspection des finances a déjà mis à mal cette vision ferroviaire.*

Sur quel budget cette vision ferroviaire repose-t-elle? Quelle

Inspectie van Financiën?

Welke grote infrastructuurwerken zullen gepaard gaan met de Spoervisie 2040? Zijn er volgens u de komende 20 jaar infrastructuurwerkzaamheden nodig om meer mensen en meer goederen per spoor te kunnen vervoeren?

Komen uw doelstellingen om het marktaandeel van de trein op te trekken tot 15 % niet in gevaar, nu er net minder reizigers gebruik lijken te maken van de trein?

Heeft de NMBS genoeg personeel in dienst om het aanbod uit te breiden conform uw spoervisie?

03.08 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le Ministre, vendredi dernier, le Conseil des ministres a approuvé votre texte "Vision Rail 2040" qui entend assurer pour les vingt prochaines années une plus grande efficience de la SNCB et un meilleur service clients.

Ce plan se veut ambitieux en termes d'offres ferroviaires, de cadencement d'horaires, et de transport marchandises.

L'un de vos leitmots, Monsieur le Ministre, à plusieurs reprises, en réponse à mes interventions parlementaires, et ce quel que soit le sujet, consiste à augmenter l'offre de trains, plus particulièrement afin de doubler la part modale du rail dans le transport passagers.

Je ne puis que partager cet objectif au vu de l'instabilité structurelle des prix du carburants, des problèmes de mobilité, de lutte contre la pollution de l'air, sans oublier le combat contre le dérèglement climatique.

Néanmoins, il me revient que l'Inspection des Finances saisie dudit projet, a émis des réserves sérieuses "au regard des contraintes budgétaires qui seront fixées dans le contrat de service public de la SNCB et d'Infrabel, et dans le plan d'investissement pluriannuel (...)" mettant en cause une vision "irréaliste".

Le calendrier, qui doit inclure la signature des contrats de service public avec les entreprises ferroviaires avant fin 2022 pour définir leurs missions jusqu'en 2032, et la conclusion des plans pluriannuels d'investissement, s'annonce pourtant serré, et amène à appréhender la faisabilité budgétaire avec orthodoxie.

En conséquence, Monsieur le Ministre, pouvez-vous me faire savoir:
 • Quelle réponse entendez-vous donner à cet avertissement de l'Inspection des Finances?
 • Un plan budgétaire fouillé et tenable va-t-il être établi? Dans l'affirmative, dans quels délais?
 • Enfin, confirmez-vous le calendrier précité?

03.09 Georges Gilkinet, ministre: Monsieur le président, je voudrais remercier les collègues pour leurs questions, qui me permettront de développer la Vision 2040 que nous avons adoptée avec le gouvernement ce vendredi. Je vous remercie pour l'intérêt permanent que vous réservez au futur du train en Belgique.

Le temps ferroviaire est un temps long. Acheter une nouvelle voiture

est la critique spécifique du Corps interfédéral? Quels travaux d'infrastructure sont nécessaires pour la vision du rail 2040? L'objectif de la part de marché du train est-il réalisable? Y a-t-il suffisamment de personnel pour élargir l'offre?

03.08 Sophie Rohonyi (DéFI): Vrijdag heeft de ministerraad uw Spoervisie 2040 goedgekeurd, die ervoor moet zorgen dat de NMBS de komende 20 jaar efficiënter werkt en een betere dienstverlening aan de klanten biedt. Ik onderschrijf uw voornemen om het marktaandeel van de trein voor het reizigersvervoer te verdubbelen, gezien de structurele instabiliteit van de brandstofprijzen en de mobiliteits- en milieuproblemen. De Inspectie van Financiën acht het plan niet realistisch door de budgettaire beperkingen van het beheerscontract van de NMBS en Infrabel en van het meerjarig investeringsplan.

Hoe reageert u daarop, gezien het strakke tijdschema voor de ondertekening van die contracten en dat plan tegen eind 2022? Zal er een gedetailleerd en houdbaar begrotingsplan opgesteld worden?

03.09 Minister Georges Gilkinet: Bij de spoorwegen wordt er aan langetermijndenken gedaan. Investeren in het spoorwegnet vergt een programmering en middelen. Er moet op lange termijn gepland worden, zoals

est une décision qu'on prend un jour et dont on voit le résultat cinq ou six ans plus tard, au mieux. Investir dans le réseau, cela demande de la programmation, des moyens, du temps d'exécution, etc. C'est pour cette raison qu'il est nécessaire de pouvoir se projeter à long terme. C'est ce que d'autres pays, avant le nôtre, ont fait avec efficacité. Nous en voyons les résultats aujourd'hui. Il était donc temps que la Belgique se dote d'une telle vision à 20 ans, car gouverner c'est prévoir.

Que voulons-nous comme service ferroviaire dans 20 ans et, surtout, que mettons-nous en œuvre pour atteindre nos objectifs et attirer progressivement, mais le plus rapidement possible, davantage de personnes et d'entreprises vers le rail? Voilà des questions centrales qui m'animent depuis le début de mon mandat et auxquelles j'ai commencé à répondre avec l'élaboration de la Vision Rail 2040 - une intention qui figurait en très bonne place au sein de l'accord de gouvernement et qui vient d'être concrétisée en Conseil des ministres vendredi dernier par l'approbation de ma proposition. J'y reviendrai un peu plus loin.

Twee weken geleden publiceerde het Federaal Planbureau zijn vooruitzichten voor de evolutie van de vervoersvraag in België. In deze prognoses wordt 2019 als basisjaar genomen en wordt bij een ongewijzigd beleid vooruitgeblkt tot 2040.

Bij een ongewijzigd beleid voorspelt het Federaal Planbureau dat het gemiddelde aantal afgelegde kilometers per persoon in België licht zal toenemen tot 2030, om vervolgens in 2040 met ongeveer 1 % te dalen. Bij een ongewijzigd beleid voorspelt het Federaal Planbureau ook een groei van 35 % voor wandelen en fietsen. Dat is een goed perspectief. Bij een ongewijzigd beleid voorspelt het Federaal Planbureau eveneens een groei van het goederenvervoer per spoor met meer dan 28 %. Dat is ook een goed perspectief. Bij een ongewijzigd beleid voorspelt het Federaal Planbureau een groei van het gebruik van het spoor voor vrijetijdsdoeleinden tegen 2030. Dat is nogmaals een goed perspectief. Bij een ongewijzigd beleid voorspelt het Federaal Planbureau wel een daling van het spoorverkeer met ongeveer 3 % tegen 2040.

Het Federaal Planbureau verwacht dat de vraag naar reizigersvervoer per spoor vooral tussen 2030 en 2040 zal afnemen. Deze prognose is volgens het Planbureau te wijten aan verschillende factoren. De veranderende leeftijdsstructuur van de bevolking speelt een rol door een daling van de schoolgaande bevolking en de studentenbevolking na 2030. Het is vooral het effect van telewerken voor werkgerelateerde reizen die deze voorspelde daling zou verklaren, aangezien de dagelijkse pendelaars ook de mensen zijn die kunnen en willen telewerken.

Hoewel de prognoses voor de komende 20 jaar uiterst complex blijven en de facto geen rekening houden met belangrijke onvoorspelbare sociale, politieke en economische gebeurtenissen, zoals de verhoging van de brandstofprijzen of het conflict in Oekraïne, moeten deze prognoses worden gezien als een verontrustend signaal.

À politique inchangée, c'est-à-dire si nous ne faisons rien pour modifier la trajectoire actuelle, nous manquerons l'occasion d'offrir aux citoyennes et aux citoyens la liberté d'une mobilité plus durable,

andere landen ons voorgedaan hebben. Het was hoog tijd dat België een visie op twintig jaar uitwerkte.

De opmaak van Spoorvisie 2040 stond ingeschreven in het regeer-akkoord. Met dit plan bepalen we hoe we onze doelstellingen willen bereiken en hoe we geleidelijk aan maar toch zo snel mogelijk meer mensen en bedrijven voor het spoor willen doen kiezen. De ministerraad heeft mijn voorstel vrijdag goedgekeurd.

Dans ses prévisions, le Bureau fédéral du Plan se base sur 2019 comme année de référence et envisage, à politique inchangée, l'évolution de la demande de transport jusqu'en 2040. À politique inchangée, le nombre moyen de kilomètres parcourus par personne en Belgique augmentera légèrement jusqu'en 2030, puis diminuera d'environ 1 % en 2040. La marche ainsi que le vélo progresseraient de 35 % et le fret ferroviaire de plus de 28 %. L'utilisation du rail à des fins récréatives augmenterait également d'ici à 2030, mais le trafic ferroviaire en tant que tel diminuerait d'environ 3 % d'ici à 2040, particulièrement entre 2030 et 2040, en raison d'une baisse démographique de la population scolaire et étudiante après 2030, mais aussi surtout en raison du télétravail. Même s'il demeure difficile et complexe d'établir des prévisions, le signal envoyé est inquiétant.

Bij ongewijzigd beleid zullen we niet in staat zijn om een duurzamere, veiligere en milieuvrien-

plus sûre et plus respectueuse de l'environnement.

Or, justement, le changement est en cours. Je le répète assez souvent, mon ambition et celle du gouvernement est de faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité en Belgique. Je le dis: tout le gouvernement partage cette ambition avec moi. En tout cas, c'est ce qu'il a montré en adoptant la Vision 2040.

C'est pourquoi le gouvernement vient d'adopter cette proposition de vision que j'ai élaborée avec l'aide du SPF Mobilité, en concertation étroite avec les interlocuteurs économiques, sociaux et environnementaux: Conseil National du Travail, Conseil Central de l'Économie, Conseil fédéral du développement durable, Conseil consultatif des usagers du rail, FEB, Voka, Union wallonne des entreprises, différents syndicats - j'en passe, et des meilleurs - mais également avec les entreprises ferroviaires elles-mêmes.

Cette vision de ce que cela signifiera de prendre le train dans 20 ans est désormais claire, ambitieuse et motivante. Au final, l'objectif est que prendre le train en 2040, ce sera:

- quatre trains par heure minimum autour des grandes villes et deux trains par heure minimum sur le reste du réseau, avec priorité pour les lignes les plus utilisées;
- une part du trafic voyageurs de 15 %, contre 8 aujourd'hui, et une part du fret ferroviaire de 20 % contre 12 aujourd'hui;
- un trafic ferroviaire 100 % vert et renouvelable.

Pour ce faire, cette vision détaille les objectifs à atteindre pour amener toujours plus de voyageurs, de clients, d'entreprises vers le train d'ici 20 ans. Cela passe notamment par:

- une meilleure offre de transport;
- une meilleure accessibilité des gares et des trains;
- des gares vivantes et intégrées dans leur environnement,
- une tarification attrayante et simplifiée, notamment avec des abonnements domicile-lieu de travail flexibles, pour ceux qui télétravaillent partiellement;
- des tarifs attractifs pour les voyageurs sur les temps de loisirs, comme c'est le cas avec le Duo Ticket;
- des informations complètes et actualisées à destination des voyageurs;
- des conditions de voyage confortables répondant aux attentes des voyageurs;
- une sécurité globale et intégrée des passagers, du public et du personnel.

Mevrouw Buyst, deze visie omvat inderdaad ook een component goederenvervoer, want één goederentrein meer op het spoor, betekent dat er 50 vrachtwagens minder op de weg zijn. Zo zal de overheid bijvoorbeeld moeten ingrijpen in de kosten om het concurrentievermogen van het goederenvervoer op het spoor te waarborgen. Vorig jaar hebben wij het steunsysteem voor de spelers in het goederenvervoer per spoor al kunnen hervormen. Momenteel werk ik aan een actieplan om het volume van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen tegen 2030. Ik werk samen met mijn regionale collega's om de modal shift van de weg naar het spoor te vergroten.

delijkere mobiliteit aan te bieden. De zaken zijn echter aan het veranderen: wij willen van het spoor de ruggengraat van de nieuwe mobiliteit maken. De regering heeft dit voorstel van Spoorvisie 2040 dan ook goedgekeurd. Het werd samen met de FOD Mobiliteit uitgewerkt, in overleg met de vele sociale en economische gesprekspartners, de milieuorganisaties en de spoorwegondernemingen.

In 2040 zullen er vier treinen per uur rijden tussen de grote steden en minstens twee treinen per uur op de rest van het net. 15 % van het reizigersverkeer en 20 % van het goederenverkeer zullen per spoor gebeuren, tegen respectievelijk 7 % en 12 % vandaag. In Spoorvisie 2040 wordt er nauwkeurig beschreven welke wegen er bewandeld moeten worden om steeds meer klanten op de trein te krijgen: een beter vervoersaanbod, een gemakkelijkere toegang tot stations en treinen, stations die bruisen van het leven en geïntegreerd zijn in de omgeving, flexibele abonnementen, volledige en up-to-date informatie, comfortabele ritten, meer veiligheid voor de passagiers en het personeel.

Un train de marchandises en plus sur le rail représente 50 camions en moins sur la route. Les autorités devront agir au niveau des coûts pour garantir la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises. L'année dernière, nous avons réformé le système d'aide aux acteurs du transport ferroviaire de marchandises; à présent, j'élabore un plan visant à doubler le volume du transport ferroviaire de marchan-

dises d'ici 2030. Je collabore avec mes collègues régionaux afin d'accroître le transfert modal de la route vers le rail.

Monsieur Arens, cette Vision Rail 2040 est, comme je l'ai dit, le résultat d'une grande concertation avec des dizaines d'acteurs différents, comme les sociétés régionales de transport public, les syndicats ou encore les représentants des employeurs et des associations - le tout, bien entendu en étroite collaboration avec la SNCB, Infrabel et grâce au soutien précieux du SPF Mobilité.

Cette Vision Rail 2040 est la première brique essentielle d'un ensemble d'initiatives en cours qui nous permettront de faire mentir les projections du Bureau du Plan et ainsi, réduire nos émissions de CO₂, réduire les embouteillages sur nos routes, réduire notre dépendance aux énergies fossiles, améliorer la sécurité routière - bref, faire de la mobilité une liberté.

Mijnheer Roggeman, van het spoor de ruggengraat van de mobiliteit in België maken, is ook een financiële en budgettaire kwestie voor onze spoorwegmaatschappij. Uiteraard zou de NMBS inkomsten verliezen als het reizigersaantal zou dalen. Dat kunnen we dus niet laten gebeuren. De bedoeling is juist het tegenovergestelde: meer reizigers en meer goederen op het spoor. Dat zal ook meer eigen inkomsten genereren.

Daarvoor moeten we slim investeren, want 1 euro investeren in het spoor brengt onze economie 3 euro op. Om slim te investeren en ons overheidsgeld efficiënt te besteden, moeten we evenwel eerst bepalen welke richting we willen opgaan. Anders bestaat het risico dat de keuze die de overheid maakt niet coherent is, zoals we in het verleden te vaak hebben gezien. Met de Spoorvisie 2040 is de koers dus uitgestippeld. De eerste fase van de uitwerking van deze visie omvat het performantiecontract en het openbare dienstcontract, waarover momenteel wordt onderhandeld met de ondernemingen. Ze zullen een kader voor het Belgische spoor vastleggen tot 2033.

Ik zal de FOD Mobiliteit ook belasten met een technische en financiële haalbaarheidsstudie, zoals in het regeerakkoord is vastgesteld, opdat we voortaan kunnen vastleggen waar, wanneer en hoe dit nieuwe aanbod op het Belgische netwerk wordt ontplooid. Deze toekomstige contracten zullen gepaard gaan met een begrotingstraject waaraan ik hard werk.

Chers collègues, en plus d'avoir une vision d'avenir ambitieuse et des contrats de service public renouvelés, il faut des moyens. C'est une évidence que relève justement l'Inspection des Finances en remettant un avis favorable sur ce document de Vision. Madame Rohonyi, je pense que vous avez été induite en erreur par le titre de l'article que vous avez lu.

Depuis le début de la législature, nous avons dégagé plus de

Met Spoorvisie 2040 leggen we de eerste steen voor een hele reeks initiatieven die reeds in de steigers staan en die ons in staat zullen stellen de vooruitzichten van het Planbureau te logenstraffen, de CO₂-uitstoot te doen dalen, de files te verminderen en de afhankelijkheid van fossiele energie af te bouwen.

Faire du transport ferroviaire la colonne vertébrale de la mobilité belge est aussi une question de budget. Nous souhaitons accroître le nombre de voyageurs et de marchandises sur le rail pour augmenter les recettes propres. C'est pourquoi nous devons réaliser des investissements intelligents, car investir 1 euro dans le rail génère une économie de 3 euros. Nous devons donc d'abord élaborer une direction générale cohérente. La Vision Rail 2040 l'a définie. La première phase comprend le contrat de performances et le contrat de service public, qui font actuellement l'objet de négociations avec les sociétés, afin de définir un cadre jusqu'en 2033. Je chargerai également le SPF Mobilité de réaliser une étude de faisabilité technique et financière, afin que nous puissions déterminer où, quand et comment cette nouvelle offre sera déployée sur le réseau belge. Ces contrats iront de pair avec une trajectoire budgétaire.

Boven op een ambitieuze visie is er nood aan middelen, zoals terecht opgemerkt wordt door de Inspectie van Financiën, die met betrekking tot die visietekst een gunstig advies verstrekt heeft.

Sinds 2020 hebben we voor het

1,7 milliard d'euros supplémentaire pour le rail par rapport aux dotations annuelles dont bénéficient Infrabel et la SNCB, pour financer diverses initiatives utiles et compenser des coûts extraordinaires subis par les deux entreprises. Ce n'est pas fini. Notre pays est confronté à des défis gigantesques en matière de dérèglement climatique, de lutte contre la pollution atmosphérique, de lutte contre la congestion du trafic, mais aussi d'amélioration de la sécurité routière, d'explosion des prix des carburants et de recherche de l'indépendance énergétique.

Le train est une réponse à chacun de ces défis à condition de faire des choix clairs et efficaces tant sur les plans organisationnel et réglementaire que sur les plans budgétaire et économique, des choix reposant sur une réflexion approfondie de la mobilité que nous voulons pour l'avenir. C'est l'objectif de la Vision Rail 2040 qui fixe un cap clair et ambitieux et motivant, permettant d'assurer la cohérence et la solidité des décisions à prendre en matière de politique ferroviaire pour les 20 prochaines années.

Le document complet figure sur le site internet du SPF Mobilité afin que toutes les parties prenantes puissent en prendre connaissance pour, si elles le souhaitent, continuer à en débattre. Je reste à disposition de la commission.

spoor meer dan 1,7 miljard euro aan bijkomende middelen uitgetrokken om nuttige initiatieven te financieren en bepaalde buitengewone kosten van de NMBS en Infrabel te compenseren. Ons land moet het hoofd bieden aan enorme uitdagingen, zoals de Klimaatontregeling, de strijd tegen het dichtslippen van het wegennet en het streven naar energieonafhankelijkheid. De trein vormt een antwoord op die uitdagingen, op voorwaarde dat er zowel op het réglementaire als op het budgettaire en het economische vlak duidelijke keuzes gemaakt worden.

Die doelstelling wordt nagestreefd met Spoorvisie 2040, waarin er een ambitieuze koers vastgelegd wordt om voor de komende 20 jaar een coherent spoorbeleid te voeren. Dat document staat op de website van de FOD Mobiliteit.

03.10 Tomas Roggeman (N-VA): Mijnheer de minister, uw ambition voor het spoor is om dubbel zoveel mensen in de trein te krijgen, maar wat is de nuchtere realiteit? Ten eerste, u hebt er geen geld voor, zegt de Inspectie van Financiën. Ten tweede, u hebt er geen personeel voor, dat heeft het vorige debat ons geleerd. Ten derde, het strafste van al: de treinreiziger zelf vraagt er niet om, dat zeggen het Federaal Planbureau en uw eigen administratie van de FOD. U weet het overigens zelf maar al te goed, want u schreef het zelf al neer in uw eigen beleidsnota voor dit jaar. Daarin staat geschreven dat de grootste uitdaging voor het spoorvervoer het toegenomen thuiswerk is. U koppelt daar geen actie aan. De vervoersvraag daalt, terwijl het verlieslatende aanbod opgedreven wordt op locaties waar dat niet zinvol is. Men hoeft geen econoom te zijn om te zien dat dat verkeerd afloopt.

Verstandig beleid past zich aan aan een veranderende omgeving. U blijft halsstarrig vasthouden aan beloften die u nu al twee jaar herhaalt en die worden achterhaald door de realiteit. U zegt: "Gouverner, c'est prévoir." Een plan dat evenwel niet veranderd kan worden, is een slecht plan, mijnheer de minister. Wie vandaag zijn ideologische dogma's achterwege laat en kijkt naar de situatie op het terrein, kan enkel concluderen dat dit tot mislukken is gedoemd.

Het is geen schande om te erkennen dat de wereld er na corona anders uitziet en dat bijsturing van het beleid aangewezen is. Dat zou net getuigen van goed bestuur.

03.11 Josy Arens (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse très complète. C'est vrai, comme vous l'avez dit, il faut du budget. Il faut du "pognon", ce qui est peut-être plus compréhensible encore!

03.10 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre souhaite attirer deux fois plus de personnes vers le rail mais il n'a ni les moyens financiers, ni le personnel nécessaire pour ce faire. Par ailleurs, les usagers des chemins de fer eux-mêmes ne sont pas demandeurs. L'augmentation du télétravail constitue le plus grand défi mais le ministre n'entreprend aucune action dans ce domaine. La demande de transport diminue, tandis que l'offre déficitaire augmente à des endroits où cela n'a pas de sens. Tout cela ne peut que mal se terminer. Ce serait faire preuve de saine gestion que de reconnaître que le monde a changé avec la crise du coronavirus et qu'une adaptation de la stratégie s'impose.

03.11 Josy Arens (Les Engagés): Er zijn inderdaad middelen nodig.

Tijdens de coronacrisis reed je echter vlot Brussel binnen door de

Je voudrais insister sur le fait que, pendant la crise du covid, l'entrée dans Bruxelles était très simple puisqu'il y avait le télétravail. Un homme politique français disait: "Labourage et pâturage sont les deux mamelles de la France". Je vous dirais aujourd'hui: "Rail et télétravail sont les deux mamelles de la mobilité." Il nous faut les deux, et parallèlement, sans cela, nous n'y arriverons pas.

Je voudrais d'ailleurs insister auprès du président de la commission qui est membre de la Conférence des présidents. Hier, quand j'ai lancé l'appel aux syndicats, à juste titre, il a dit que c'était à la Conférence des présidents qu'il fallait lancer l'appel. Voyez-vous, chère collègue Hanus, à quel point j'ai changé mon fusil d'épaule? Je suis aujourd'hui plus que favorable au télétravail pour les parlementaires. Et j'insiste auprès de notre président pour qu'il fasse le nécessaire, qu'il soit la courroie de transmission auprès de la Conférence des présidents pour développer le télétravail, surtout pour les gens qui consacrent cinq heures de déplacement par jour quand ils viennent au Parlement, que ce soit en train ou en voiture. Nous consacrons cinq heures par jour à nous déplacer pour venir au Parlement! J'espère que nous serons entendus car nous sommes tout à fait sur la même longueur d'ondes.

Le président: Monsieur Arens, je précise que vous avez même demandé le soutien des syndicats de Proximus qui étaient en audition chez nous pour intervenir auprès du Bureau de la Chambre sur ce point. Vous avez de la suite dans les idées.

03.12 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, u doet me denken aan een bakker, de bakker van het spoor. Bij de aanstelling van de vivaldiregering hebt u de bakkerij van het spoor overgenomen. In de toonbank ligt een aantal taarten, met slagroom en zo meer. Nu zegt u dat dat allemaal niet zo gezond is en dat u cake zult maken, in uw geval biocake. En de mensen moeten dan maar biocake eten.

Nu blijkt dat de mensen die biocake niet lusten. De grote meerderheid, 82 % volgens het rapport, wil liever taart. Als bakker stemt u uw bakkerijbeleid dan niet af op die taart, neen, u legt uw toonbank vol met biocake. De mensen moeten en zullen biocake eten.

Dat is een vreemde redenering. Een langetermijnvisie is goed, die moet er zijn. Maar er moet ook een kortetermijnvisie zijn. Niemand kiest vandaag voor de trein omdat u komt vertellen dat het binnen 10, 20 of 30 jaar allemaal vlot en goed zal verlopen. U noemt het rapport van het Federaal Planbureau een verontrustend signaal, volgens mij is het een belangrijke aanbeveling, een richtingaanwijzer voor uw beleid. U zou meer moeten focussen op de mensen die ervoor kiezen om met de auto te rijden en op alle problemen die daarbij zullen opduiken, met meer files en een lagere snelheid. Daar zou u op moeten inzetten.

Ik viel bijna van mijn stoel toen ik hoorde dat de opdracht voor een financiële en technische haalbaarheidsstudie nog moet worden gegeven. Ik meende dat er een Spoorvisie 2040 was en dat de Inspectie van Financiën gevraagd heeft naar de begroting. Maar nu verneem ik dat de opdracht nog moet worden gegeven. Ik vind uw antwoord dus zeer ontgoochelend.

Ik heb dan ook een motie van aanbeveling ingediend.

vele telewerkers. Vrij naar de hertog van Sully zou ik zeggen dat telewerken en reizen met de trein de moedermelk zijn van de mobiliteit. Zonder die twee zaken zullen we er niet geraken.

Als nieuwe telewerkadept wil ik de voorzitter vragen om de Conferentie van voorzitters ervan te overtuigen het telewerk in te voeren, minstens voor Kamerleden die dagelijks vijf uur onderweg zijn om naar de Kamer te komen.

03.12 Frank Troosters (VB): La grande majorité – 82 % selon le rapport – est peu friande des recettes du ministre et souhaite autre chose. Si une vision à long terme est évidemment nécessaire, il faut également développer une vision à court terme. Personne n'opte aujourd'hui pour le train, car le ministre affirme que tout se déroulera de façon harmonieuse et sans accrocs d'ici 10 à 30 ans. Selon moi, le rapport du Bureau fédéral du Plan n'est pas un signal inquiétant, mais un indicateur de la politique à mener. Le ministre devrait se concentrer davantage sur les personnes qui optent pour la voiture et sur tous les problèmes qui y sont liés, tels que l'augmentation des embouteillages et la diminution de la vitesse. À ma grande surprise, j'apprends qu'une étude de faisabilité financière et technique doit encore être commandée, ce qui est décevant. J'ai dès lors déposé une motion de recommandation.

03.13 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik zal het niet hebben over cake of taart. Het rapport van het Planbureau geeft natuurlijk een aantal belangrijke inzichten. Dat is waar. Het is echter geen voorspelling van de toekomst. De toekomst ligt niet vast. De experts zeggen heel duidelijk dat dit de cijfers zijn bij ongewijzigd beleid. Ik heb het twee keer herhaald in mijn vraag en ik herhaal het nogmaals in mijn repliek. Het beleid moet aangepast worden.

De Ecolo-Groenfractie is er steeds van overtuigd geweest, en samen met ons organisaties als Greenpeace, Bond Beter Leefmilieu en TreinTramBus, dat een langetermijnvisie voor het Belgische spoor nodig is. En die is er nu. De koers is nu bepaald. Wij gaan investeren in de trein. En 1 euro investeren geeft 3 euro terug aan de economie. Het plan is er en de koers is bepaald. De onderhandelingen die u op dit moment voert met de NMBS en Infrabel, gaan volgens mij over de kortetermijnplanning, over de manier waarop men tot die visie moet komen.

Ik ben het niet eens met een aantal vorige sprekers, die zeggen dat wij ons beleid moeten afstemmen op de cijfers die er nu liggen. Ik ben steeds overtuigd geweest van het feit dat meer aanbod zorgt voor meer vraag. Als iemand de trein een vlot alternatief vindt voor de auto – en daarvoor moeten inderdaad de problemen uit de vorige vraag aangepakt worden – zal hij de auto ook aan de kant laten staan en kiezen voor de trein. Dat is voor ons het opzet.

Ik hoor hier collega's pleiten voor absolute stilstand in het treinaanbod en een pure efficiëntieredenering. Laat het heel duidelijk zijn, voor Ecolo-Groen is dat niet de keuze. De keuze is om te investeren in de trein en in onze toekomst.

Le président: Monsieur Parent, vous référez-vous à la réplique de votre collègue? Vous le pourriez.

03.14 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je vais quand même ajouter un petit mot et déroger à ma sagesse précédente, si vous le permettez.

Monsieur le ministre, vous nous avez expliqué plusieurs choses au sujet de la Vision 2040, en nous rappelant qu'elle reflétait un volontarisme partagé par différents conseils consultatifs, les partenaires sociaux et les entreprises ferroviaires. C'est nécessaire, parce que sans actions volontaristes, pas de *shift modal*, comme le relève le Bureau du Plan.

J'ai entendu évoquer le télétravail. Selon certains, cette évolution nous dispenserait de développer une vision pour le rail. Or cela reviendrait à pratiquer la politique de l'autruche. En effet, les problèmes sont bien présents; il suffit de regarder dehors. Le nombre de voitures a augmenté de 25 % ces 20 dernières années. Chaque jour, nous sommes confrontés à la pollution et à la congestion. Les émissions de CO₂ ont aussi augmenté de 25 % en raison du transport routier. Cela nuit aussi à la coexistence avec les autres modes de transport. Nous avons donc besoin du rail. Il nous faut, par conséquent, attirer de nouveaux passagers, par exemple au moyen du tourisme, de l'offre intermodale et de la modalité urbaine. Il faut évidemment continuer de séduire ceux qui prennent déjà le train en améliorant la qualité et la ponctualité de l'offre. À cette fin, une

03.13 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le rapport du Bureau du Plan fournit des indications importantes, mais l'avenir n'est pas gravé dans le marbre. Il s'agit de chiffres à politique inchangée. Or, la politique doit être modifiée. Comme d'autres organisations concernées, le groupe Ecolo-Groen a toujours été convaincu qu'il fallait une vision à long terme pour les chemins de fer belges. C'est à présent chose faite. Nous allons investir dans le rail. Un euro d'investissement rapportera trois euros à l'économie. Les négociations que le ministre mène actuellement avec la SNCB et Infrabel portent sur la manière de concrétiser cette vision. Je ne partage pas l'avis des partisans d'une adaptation de notre politique aux chiffres actuels. Une offre plus étouffée et plus fluide entraîne une augmentation de la demande, et cela vaut également pour le train. C'est ce à quoi nous aspirons. Nous ne voulons pas que l'offre de trains stagne pour de pures raisons d'efficience.

03.14 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Verschillende adviesraden, de sociale partners en de spoorwegen delen het volontarisme van Visie 2040. Zonder dat zal er volgens het Planbureau geen modal shift plaatsvinden.

Ondanks het telewerk zijn er onmiskenbaar problemen. Er zijn 25 % meer auto's dan in 2000. Er is 25 % meer CO₂. We hebben vervuiling en opstopingen. We hebben het spoor nodig. Het moet zijn huidige reizigers zien te behouden en er nieuwe aantrekken door de stiptheid en de kwaliteit van het aanbod te verbeteren en van het toerisme en het intermodaal aanbod werk te maken. Er zijn ook aantrekkelijke tarieven nodig.

We moeten daarover eensgezind-

politique tarifaire attrayante est aussi indispensable.

Il est bon que nous nous accordions à ce sujet, parce que ce ne fut pas le cas ces dernières années. Du coup, la SNCB était considérée comme une variable d'ajustement budgétaire, de sorte que les moyens - qui existaient - furent mal orientés. Des centaines de millions ont ainsi été mis à disposition de certaines gares, mais nous payons aujourd'hui le prix de ces mauvais choix d'investissement. Nous n'allons pas résorber un passif de 20 ans et répondre aux défis des 20 prochaines années en claquant des doigts. C'est pourquoi cette Vision 2040 était nécessaire. Elle constitue une étape préalable à la conclusion des contrats de gestion et au Plan pluriannuel d'investissement. En tout cas, pas de moyens sans vision. Nous ne pouvons pas, et plus, nous tromper en ce qui concerne l'avenir du rail.

03.15 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, wij steunen het feit dat u ambitieuze plannen hebt, maar we gaan er niet komen met ambitieuze plannen zonder *pognon* en zonder handen. Dat is toch onze grootste kritiek. Wij vrezen dat er niet genoeg middelen zijn. U hebt op heel wat van mijn vragen geen antwoord gegeven. Hoe zult u dit financieren? Dat blijft voor ons toch een heel groot vraagteken. Zonder middelen zult u niet aan die ambities kunnen voldoen. Dat is onze grootste kritiek op wat er op tafel ligt.

03.16 Sophie Rohonyi (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse étayée. Je n'ai aucun doute quant à votre volonté de développer une offre ferroviaire qui soit toujours plus attrayante, mais cette intention restera morte si elle n'est pas budgétisée. Cela a bien été souligné dans l'avis rendu par l'Inspection des Finances, qui ne se prononçait pas de manière défavorable par rapport à votre vision en tant que telle, mais bien par rapport à l'absence de budgétisation.

D'ailleurs, cet avis redit ce que disait autrement le Conseil Central de l'Économie et le Conseil national du travail en décembre 2021. Cet avis, que nous avons reçu, portait déjà sur cette Vision Rail 2040. Celui-ci disait notamment que le financement de cette vision du rail devait être compatible avec les objectifs fixés dans cette même vision, et ce, d'autant plus que l'arrêté royal du 9 mars 2022 - fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB - souligne bien la nécessité d'éviter "une dégradation de la situation financière d'Infrabel et de la SNCB, car elle remettrait en cause leur capacité à assumer pleinement leurs missions de service public".

Or, pour éviter la dégradation potentiellement mise en exergue par cet arrêté royal, quoi de mieux que de budgétiser ces plans? À défaut, malgré vos meilleures intentions et malgré les meilleures intentions du monde, notre politique ferroviaire ne changera pas, en tout cas pas suffisamment pour voir le nombre de passagers du rail augmenter, comme on le souhaite tous et comme l'a effectivement relevé le Bureau fédéral du Plan.

Je me permets aussi d'insister sur les mesures qui, quant à elles, ne coûtent rien, si ce n'est du bon sens, à savoir rendre notre mobilité toujours plus multimodale, avec une coordination des différents modes de transport public.

heid bereiken omdat de NMBS niet langer een sluitpost mag zijn en haar middelen gerichter moeten worden ingezet. We betalen de prijs voor slechte investeringskeuzes. Visie 2040 is een opstap naar de beheerscontracten en het meerjareninvesteringsplan. Zonder visie geen middelen.

03.15 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Nous soutenons les plans ambitieux du ministre, mais sans argent et sans personnel, ils ne seront qu'un coup d'épée dans l'eau. Voilà notre principale critique. Comment va-t-il financer ses plans?

03.16 Sophie Rohonyi (DéFI): Uw voornemen om een aantrekkelijk treinaanbod te ontwikkelen zal een dode letter blijven zonder de nodige budgettaire middelen. In haar advies wijst de Inspectie van Financiën op het gebrek aan budgettering. In december 2021 hebben de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad ook aangegeven dat de financiering van Spoorvisie 2040 in overeenstemming moet zijn met de doelstellingen ervan. In het koninklijk besluit van 9 maart 2022 wordt er benadrukt dat een verslechtering van de financiële situatie van de NMBS en Infrabel voorkomen moet worden. Zonder budgettering zal het spoorwegbeleid het aantal reizigers onvoldoende doen toenemen.

Maatregelen om onze mobiliteit multimodaler te maken kosten niets. In het jongste IPCC-verslag wordt met klem gewezen op de klimaaturgentie en op de noodzaak om ons verbruik van fossiele brandstoffen binnen de drie jaar om te buigen.