

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

12 novembre 2020

**EXPOSÉ D'ORIENTATION
POLITIQUE (*)**

Mobilité (*)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

12 november 2020

BELEIDSVERKLARING (*)

Mobiliteit (*)

Voir:

Doc 55 **1610/ (2020/2021)**:
001 à 022: Liste des exposés de politique générale.

(*) Conformément à l'article 121*bis* du Règlement.

Zie:

Doc 55 **1610/ (2020/2021)**:
001 tot 022: Lijst van beleidsverklaringen.

(*) Overeenkomstig artikel 121*bis* van het Reglement.

03451

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkorting bij de numerering van de publicaties:</i>	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurd papier)

La mobilité est une liberté. Aucun de nos citoyens ne peut mener sa vie sans avoir la liberté de se déplacer comme il l'entend, que ce soit à des fins privées ou professionnelles. Notre démocratie moderne est construite sur l'empathie, ce qui signifie que, dans le domaine de la mobilité, nous nous accordons mutuellement le droit de jouir de cette liberté, que nous mettons en œuvre à travers des investissements communs (les transports publics) et à travers la possibilité de nous déplacer à titre individuel par toutes sortes de modes de transport, plus ou moins polluants.

Compte tenu de l'évolution climatique – et de son urgence! – et des tendances lourdes à l'œuvre sur le plan des ressources disponibles – notamment fossiles –, nous sommes dans l'obligation morale et technique de transformer sans attendre et en profondeur à la fois nos modes de transports et nos habitudes de déplacement, et ce afin de garantir à court, moyen et long termes une situation dans laquelle chaque citoyen pourra continuer à jouir de sa liberté de mobilité, ainsi qu'une situation dans laquelle les déplacements de matières premières et de marchandises pourront continuer à être assurés de façon à garantir la satisfaction de toutes les besoins vitaux de l'ensemble de la population.

Les émissions de gaz à effet de serre du transport ont augmenté de 25 % ces 30 dernières années en Belgique, contribuant au réchauffement climatique qui bouleverse déjà les grands équilibres de la planète et continuera d'influencer nos existences dans les décennies à venir. Cela a bien entendu un coût que nous devons toutes et tous supporter et des conséquences très lourdes que nous devons tout mettre en œuvre pour éviter ou limiter, en diminuant nos émissions de gaz à effet de serre.

Les habitudes de déplacement dans notre pays ont aussi un impact sur la qualité de l'air que nous respirons. 10 000 décès prématurés dans notre pays sont la conséquence de la pollution de l'air et notamment aux particules fines. Nos enfants souffrent de maladies respiratoires. Tout cela a un coût considérable que nous devons toutes et tous supporter. Des initiatives sont prises pour sensibiliser à cette situation et pour limiter ces émissions nocives. Et parmi elles, le développement de transport en commun, de véhicules moins polluants, de la mobilité douce et active. Il convient de structurer et d'amplifier cette dynamique.

En 2018, le temps perdu en moyenne par habitant dans les embouteillages en heure de pointe était de 141 heures pour Bruxelles et 195 heures pour Anvers, affectant notre Produit Intérieur Brut. Tout cela a un coût pour la Belgique que nous devons toutes et tous supporter évalué en 2019 par le Bureau fédéral du plan à 2,3 milliards d'euros par an. Et que nous devons tout

Mobiliteit is een vrijheid. Geen van onze burgers kan zijn leven leiden zonder de vrijheid te hebben om zich naar eigen inzicht te verplaatsen, of dat nu voor privé of beroepsdoeleinden is. Onze moderne democratie is gebaseerd op empathie, wat betekent dat we elkaar op het gebied van mobiliteit het recht geven om te genieten van deze vrijheid, die we door middel van gezamenlijke investeringen (openbaar vervoer) en door de mogelijkheid om zich individueel te verplaatsen met alle soorten vervoersmiddelen, min of meer vervuilend, ten uitvoer leggen.

Gezien de klimaatverandering – en de urgentie ervan! – en de grote tendensen op het gebied van de beschikbare hulpbronnen – met name fossiele brandstoffen – hebben wij de morele en technische plicht om zowel onze vervoerswijzen als onze reisgewoonten onverwijld en grondig te veranderen, teneinde op korte, middellange en lange termijn een situatie te garanderen waarin elke burger vrijelijk kan blijven bewegen en het verkeer van grondstoffen en goederen kan blijven worden gewaarborgd, zodat aan alle essentiële behoeften van de gehele bevolking kan worden voldaan.

De uitstoot van broeikasgassen door het vervoer is de afgelopen 30 jaar in België met 25 % gestegen, wat bijdraagt tot de opwarming van de aarde. De klimaatverandering brengt het evenwicht op de planeet nu al in gevaar en zal ons leven de komende decennia blijven beïnvloeden. Dit alles heeft natuurlijk een kost die we allemaal moeten dragen, alsook zeer zware gevolgen die we moeten voorkomen of beperken met alle mogelijke middelen door onze broeikasgasemissies te verminderen.

De verplaatsingsgewoonten in ons land hebben ook invloed op de kwaliteit van de lucht die we inademen. 10 000 voortijdige sterfgevallen in ons land zijn het gevolg van luchtvervuiling, vooral van fijn stof. Onze kinderen lijden aan aandoeningen van de luchtwegen. Aan al deze dingen hangt een hoog prijskaartje dat we allemaal moeten betalen. Er worden initiatieven genomen om deze situatie onder de aandacht te brengen en deze schadelijke emissies te beperken. Onder andere de uitbouw van het openbaar vervoer, minder vervuilende voertuigen, en zachte en actieve mobiliteit. Deze dynamiek moet worden gestructureerd en versterkt.

In 2018 bedroeg het gemiddelde tijdsverlies per inwoner in de spits 141 uur voor Brussel en 195 uur voor Antwerpen, wat een invloed heeft op ons Bruto Binnenlands Product. Dit alles heeft een kost voor België, die we allemaal moeten dragen en die door het Federaal Planbureau in 2019 op 2,3 miljard euro per jaar wordt geschat. We moeten alle noodzakelijke maatregelen

mettre en œuvre pour diminuer. La Belgique ne peut rester indéfiniment le pays le plus embouteillé d'Europe. Tout au contraire, elle doit rejoindre le rang des pays les plus innovants en matière de mobilité.

Enfin, nos déplacements engendrent une surmortalité due à l'insécurité routière. Le Belgique est loin d'être bien classée parmi les pays où la route est la moins meurtrière. Tout cela a un coût humain énorme et un impact en matière de santé publique et de budget que nous devons toutes et tous supporter. Mais par rapport auquel nous ne pouvons pas rester ni indifférents, ni inactifs. La Belgique doit s'engager concrètement au service de la sécurité de toutes et tous sur la route et surtout des plus fragiles, enfants, aîné.e.s, cyclistes, piétons et autres acteurs de la mobilité active.

Tel est donc le coût de nos habitudes de déplacement et tels sont les enjeux à relever au cours des prochaines années. Et cela est dû au fait que dans notre pays, la majorité des déplacements, et principalement des déplacements domicile travail, sont effectués par des personnes seules dans leur voiture.

De la commune à l'État fédéral, des institutions publiques aux acteurs privés, des écoles aux entreprises, parmi nos concitoyens, des efforts considérables sont réalisés pour modifier la tendance: développement de la ville 30, instauration de Low Emission Zones dans les centres urbains, construction de pistes cyclables, mise en place de rues cyclables, amélioration des abords d'école et création de rues scolaires pour favoriser les déplacements durables vers l'école, "pedibus" pour permettre aux enfants de se rendre ensemble à pied à l'école, réinvestissement dans les transports en commun, développement de nouvelles formes de mobilité active, etc.

De plus en plus dans notre pays, la part de l'espace public dédié à la voiture diminue, et est mis à la disposition des modes de déplacement durable, de la convivialité et de la qualité de vie. Et la part modale de la marche à pied, du vélo, de l'utilisation des transports publics augmente. C'est bon pour la santé, c'est bon pour la mobilité, c'est bon pour l'économie.

Dans les années qui viennent, le fédéral doit se trouver à côté des autres acteurs et des citoyens pour contribuer à accélérer le mouvement et renforcer ce transfert modal.

Chacun dans notre pays et ailleurs en Europe et dans le monde a aujourd'hui compris l'importance et l'urgence vitale de protéger la planète, chacun a le souhait d'assurer

¹ Les chiffres repris dans ce paragraphe sont issus de l'Appel pour un Pacte de mobilité en 2019.

nemen teneinde die kosten te verminderen. België kan niet eeuwig het land met de meeste files in Europa blijven. België moet integendeel een van de meest innovatieve landen worden op het gebied van mobiliteit.

Tot slot genereren onze verplaatsingen een oversterfte als gevolg van de onveiligheid op de weg. België scoort ook slecht in de rangschikking van de landen met de minste verkeersslachtoffers. Dit alles brengt enorme menselijke kosten met zich mee en heeft gevolgen voor de volksgezondheid en de begroting die we allemaal moeten dragen. We kunnen daar echter niet onverschillig of inactief bij blijven. België moet zich concreet inzetten voor de veiligheid van iedereen op de weg, met name de meest kwetsbaren, kinderen, ouderen, fietsers, voetgangers en andere actieve mobiliteitsdeelnemers.

Dit zijn de kosten van onze verplaatsingsgewoonten¹ en dit zijn de uitdagingen die de komende jaren moeten worden aangegaan. En dat komt omdat in ons land het merendeel van de verplaatsingen, en dan vooral het woon-werkverkeer, door mensen alleen in hun auto wordt afgelegd.

Van de gemeente tot de Federale Staat, van overheidsinstellingen tot private actoren, van scholen tot bedrijven, en ook bij onze medeburgers worden aanzienlijke inspanningen geleverd om de trend te veranderen: ontwikkeling van de Stad 30, oprichting van lage-emissiezones in stedelijke centra, aanleg van fietspaden, aanleg van fietsstraten, verbetering van de schoolomgeving en aanleg van schoolstraten om duurzame verplaatsingen naar school aan te moedigen, "pedibussen" om kinderen samen naar school te laten lopen, herinvestering in het openbaar vervoer, ontwikkeling van nieuwe vormen van actieve mobiliteit, enz.

In ons land neemt het aandeel van de openbare ruimte dat aan de auto wordt besteed steeds verder af en wordt deze beschikbaar gesteld voor duurzame vervoersmiddelen, gebruikersvriendelijkheid en kwaliteit van het leven. En het modale aandeel van wandelen, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer neemt toe. Dit is goed voor de gezondheid, het is goed voor de mobiliteit, het is goed voor de economie.

In de komende jaren moet de federale overheid naast de andere spelers en de burgers staan om de beweging te helpen versnellen en deze modal shift te versterken.

Iedereen in ons land en elders in Europa en in de wereld heeft nu begrepen hoe belangrijk en dringend het is om de planeet te beschermen; iedereen wil zijn

¹ De cijfers in deze paragraaf zijn ontleend aan de Oproep voor een nationaal mobiliteitspact in 2019.

sa santé et celle de ses proches, d'éviter que l'argent public ne soit gaspillé.

En tant que membre du gouvernement, en charge de la mobilité, je veux davantage permettre au citoyen belge de faire le choix d'une mobilité durable, avec moins d'impact sur le climat, sur la santé et sur l'économie. En faisant de l'outil ferroviaire, revalorisé et refinancé, la colonne vertébrale des déplacements durables en Belgique, pour les personnes comme pour les marchandises. En apportant notre contribution à la valorisation du vélo, de la marche, des nouvelles mobilités actives, notamment au travers d'un code de la route révisité et en protégeant chacune et chacun, particulièrement les plus fragiles, dans ses déplacements.

Les principes généraux suivants, entre autres, devront guider notre action dans les années à venir:

- **Répondre à l'urgence et s'inscrire dans le long terme**

D'un côté, il y a urgence à inspirer des changements dans notre mobilité, pour rencontrer les demandes trop longtemps négligées de nos concitoyens. De l'autre côté, il y a la nécessité de fixer un cap, une vision partagée par le plus grand nombre. C'est notamment ce que ce gouvernement veut réaliser au niveau du rail, en développant la vision 2040, et en affectant les investissements en fonction de cette vision commune, en visant une efficacité maximale d'affectation des moyens. Mais dans le même temps, il s'agira de répondre à des urgences, notamment en matière de maintien en l'état du réseau ferroviaire.

- **Dialoguer et co-construire**

Des instances de concertation existent dans notre pays au niveau de la mobilité. Elles concernent les décideurs, les acteurs de la mobilité. Avec ce gouvernement, nous voulons créer et renforcer le dialogue partout où c'est possible. Les intérêts ne sont pas toujours convergents de prime abord, mais bien souvent le recours à un dialogue organisé peut permettre de nous faire avancer dans la bonne direction. C'est clairement la méthode que je souhaite mettre en avant et utiliser pour améliorer la mobilité.

La prise en compte du point de vue de l'autre et la tentative d'élaborer des solutions communes restent la seule voie pour progresser dans des dossiers qui font l'objet de blocages persistants, je pense notamment au survol de Bruxelles et à la lutte contre les nuisances sonores aériennes.

of haar gezondheid en die van zijn of haar dierbaren veiligstellen, en voorkomen dat er overheidsgeld wordt verspild.

Als lid van de regering, belast met mobiliteit, wil ik de Belgische burgers in staat stellen om te kiezen voor een meer duurzame mobiliteit, met minder impact op het klimaat, de gezondheid en de economie. Door de spoorwegen, die gemoderniseerd en geherfinancierd zijn, de ruggengraat van duurzaam reizen in België te maken, zowel voor mensen als voor goederen. Door onze bijdrage te leveren aan het bevorderen van fietsen, wandelen en nieuwe actieve vormen van mobiliteit, met name door middel van herziene verkeersregels en door iedereen, met name de meest kwetsbaren, te beschermen tijdens hun verplaatsingen.

Onder andere de volgende richtlijnen moeten als leidraad dienen voor onze acties in de komende jaren:

- **Urgente noden aanpakken en zich inschrijven in een langetermijnvisie**

Aan de ene kant is het dringend noodzakelijk om veranderingen in onze mobiliteit vorm te geven teneinde te voldoen aan de te lang genegeerde eisen van onze medeburgers. Aan de andere kant is er de noodzaak om een koers uit te zetten, naar een visie die door de grootste mogelijke meerderheid wordt gedeeld. Dit is wat deze regering wil bereiken voor het spoor, met name door het ontwikkelen van de Visie 2040 en door de investeringen toe te wijzen volgens deze gedeelde visie, waarbij gestreefd wordt naar maximale efficiëntie bij het toewijzen van middelen. Tegelijkertijd zal het echter ook gaan over het reageren op noodsituaties, met name wat betreft het behoud van de staat van het spoorweganet.

- **Dialogeren en mede-bouwen**

Er bestaan in ons land overlegorganen over mobiliteit. Zij verenigen de besluitvormers en de belanghebbenden op het gebied van mobiliteit. Met deze regering willen we overal waar mogelijk de dialoog aangaan en versterken. Belangen komen niet altijd op het eerste gezicht overeen, maar vaak kan een georganiseerde dialoog ons helpen om in de juiste richting te gaan. Dit is duidelijk de methode die ik wil benadrukken en gebruiken om de mobiliteit te verbeteren.

De inachtneming van de standpunten van de anderen en het pogen om gemeenschappelijke oplossingen te vinden blijven de enige manieren om vooruitgang te boeken bij kwesties die hardnekkig geblokkeerd blijven. Ik denk met name aan het overvliegen van Brussel en de strijd tegen de geluidsoverlast.

La mobilité est un sujet qui relie tous les Belges. Au travers de nos déplacements, de nos rencontres, nous faisons exister, évoluer et prospérer notre pays. C'est donc ensemble que nous devons définir les grandes lignes de la mobilité de demain.

1. *Transport ferroviaire*

• *Le transport ferroviaire, élément de la solution face aux crises*

Mode de transport durable par excellence, en complémentarité avec la marche, le vélo et les autres modes de transport doux, le train est un outil indispensable pour permettre aux personnes de continuer à se déplacer et aux marchandises de circuler sans pour autant renoncer aux ambitions fortes et nécessaires en matière de lutte contre le dérèglement climatique, de préservation de la biodiversité et d'amélioration de la qualité de vie dans nos villes et villages.

Le rail est également un levier pour le redéploiement économique durable et l'amélioration du taux d'emploi en Belgique, objectifs majeurs que poursuit le gouvernement fédéral. Développer le transport ferroviaire c'est créer directement et indirectement des emplois stables et non délocalisables. Chaque euro investi dans le rail peut engendrer un retour sur investissement de l'ordre de 3 euros dans l'économie.

Le secteur des transports publics a montré sa capacité de résilience face à des crises imprévues et soudaines, telles que la pandémie que nous affrontons actuellement. Malgré la circulation du virus et le stress engendré par la pandémie, les entreprises ferroviaires et Infrabel sont parvenues à maintenir en continu une offre de transport adaptée à la demande. Toutes les femmes et les hommes qui ont permis le maintien du service dans de telles circonstances méritent notre gratitude et nos remerciements. Assurer la continuité du service (au) public prend dans ces circonstances tout son sens. Les entreprises publiques qui ont garanti et continuent à garantir le déplacement des métiers et fonctions essentielles méritent en particulier un soutien ferme et renouvelé. Le gouvernement a récemment approuvé un arrêté royal qui compense l'impact de la pandémie de COVID 19 sur les comptes des missions de service public de la SNCB et d'Infrabel. Un nouveau monitoring de la situation financière 2020 de la SNCB sera présenté au Conseil des ministres en avril 2021.

Mobiliteit is een onderwerp dat alle Belgen met elkaar verbindt. Door onze verplaatsingen en onze ontmoetingen, laten we ons land bestaan, evolueren en bloeien. Daarom moeten wij samen de grote lijnen van de mobiliteit van morgen bepalen.

1. *Het spoor*

• *Spoorvervoer als onderdeel van de oplossing voor de crisissen waarmee we geconfronteerd worden*

Het spoor is een duurzame vervoerswijze bij uitstek. Als aanvulling op lopen, fietsen en andere zachte vervoerswijzen, is de trein een onmisbaar instrument om mensen in staat te stellen zich te blijven verplaatsen en goederen te laten circuleren zonder af te zien van de sterke en noodzakelijke ambities in de strijd tegen de klimaatverandering, het behoud van de biodiversiteit en de verbetering van de kwaliteit van het leven in onze steden en dorpen.

Het spoor is ook een hefboom voor het duurzame economische herstel en de verbetering van de werkgelegenheidsgraad in België, die belangrijke doelstellingen zijn die de federale regering nastreeft. De ontwikkeling van het spoorvervoer gaat gepaard met het creëren van directe en indirecte stabiele en niet-verplaatsbare banen. Elke euro die in het spoor wordt geïnvesteerd kan een opbrengst van ongeveer 3 euro in de economie opleveren.

De sector van het openbaar vervoer heeft zijn veerkracht gedemonstreerd bij onverwachte en plotselinge crisissen, zoals de pandemie waar we nu mee te maken hebben. Ondanks de viruscirculatie en de spanning veroorzaakt door de pandemie, zijn de spoorwegmaatschappijen en Infrabel erin geslaagd om een continu en bij de vraag aansluitend vervoersaanbod te handhaven. Alle mannen en vrouwen die het mogelijk hebben gemaakt om onder dergelijke omstandigheden de dienstverlening te behouden, verdienen onze erkentelijkheid en dankbaarheid. Het waarborgen van de continuïteit van de openbare dienst (en van de dienstverlening aan het publiek) in zo'n omstandigheden heeft een bijzondere betekenis. Met name de overheidsbedrijven die het vervoer van essentiële beroepen en functies hebben gewaarborgd en blijven waarborgen, verdienen krachtige en hernieuwde steun. De regering heeft recent een koninklijk besluit goedgekeurd dat de impact van de COVID-19-pandemie op de openbare diensttopdrachten van de NMBS en Infrabel compenseert. Een nieuwe monitoring van de financiële toestand van de NMBS in 2020 zal in april 2021 aan de Raad van ministers worden voorgelegd.

Enfin, le train c'est un transport en commun. Le train reste, malgré les circonstances, un lieu "commun" qui permet le partage et la rencontre. Il est un moyen de déplacement qui doit devenir encore plus accessible à toutes et tous. Développer les transports publics c'est aussi une manière très concrète de resserrer les liens sociaux.

• Le réseau ferroviaire, un atout à revaloriser de toute urgence

Tout au long de son histoire, la Belgique a joué un rôle de pionnier et d'innovation dans les chemins de fer. Malgré des mesures d'économies trop souvent aveugles décidées par le passé, nous conservons un maillage ferroviaire remarquable à travers le pays. Le potentiel de cet outil est énorme à l'heure où la mobilité des biens comme des personnes est appelée à évoluer rapidement et en profondeur pour répondre aux objectifs climatiques ambitieux et nécessaires que se sont fixés la Belgique et l'Europe. Il nous appartient d'en organiser la meilleure utilisation possible au bénéfice de l'ensemble de la société afin d'être, demain comme hier, cité en exemple en matière ferroviaire.

Cette ambition ne doit pas nous empêcher de faire preuve de clairvoyance et de lucidité. Des pans du réseau souffrent d'un retard d'investissements. Certaines lignes ferroviaires sont même dans un état critique, au point que le trafic doit y être ralenti (ou supprimé) par souci de sécurité. Tunnels en mauvais état, caténaires en fin de vie, rails usés, ... risquent de mettre en péril la qualité du service, avec toutes ses conséquences sur l'attractivité du rail mais aussi sur notre économie. La liste des réinvestissements urgents est malheureusement trop longue, en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie. Toutes les lignes ne sont pas concernées évidemment mais cela met en péril la fonctionnalité du réseau dans son ensemble, et en particulier la circulation des trains de marchandises dont les ports et l'industrie dépendent de manière cruciale, aujourd'hui déjà et plus encore à l'avenir.

Je veux faire en sorte que les entreprises puissent avoir confiance dans le rail, que les voyageurs.euses, travailleurs.euses, étudiant.e.s ou touristes puissent vivre positivement leurs déplacements en train et que les cheminots soient fiers du service qu'ils rendent à la population!

Il n'est pas trop tard pour réagir mais il est plus que temps de le faire.

Ten slotte is de trein een gemeenschappelijk vervoersmiddel. Ondanks de omstandigheden blijft de trein een "gemeenschappelijke" plaats die het mogelijk maakt om te delen en elkaar te ontmoeten. Het is een vervoermiddel dat voor iedereen nog toegankelijker moet worden. De ontwikkeling van het openbaar vervoer is ook een zeer concrete manier om de sociale banden te versterken.

• Het spoorwegnet, een troef die een dringende revalorisatie nodig heeft

Doorheen zijn geschiedenis heeft België een baanbrekende en innovatieve rol gespeeld wat betreft de spoorwegen. Ondanks al te vaak ongedifferentieerde bezuinigingsmaatregelen waartoe in het verleden is besloten, behoudt ons spoorwegnet een opmerkelijke densiteit in het hele land. Het potentieel van dit instrument is enorm in een tijd waarin de mobiliteit van zowel goederen als mensen zich snel en ingrijpend zal aanpassen om de ambitieuze klimaatdoelstellingen te halen die België en Europa zich hebben gesteld. Het is aan ons om er zo goed mogelijk gebruik van te maken ten behoeve van de samenleving als geheel, zodat onze spoorwegsector in de toekomst, net als in het verleden, als voorbeeld kan worden genoemd.

Deze ambitie mag ons er niet van weerhouden om vooruitziend en helder van geest te zijn. Delen van het netwerk hebben te lijden onder verlate investeringen. Sommige spoorlijnen bevinden zich zelfs in een kritieke toestand, zozeer zelfs dat het verkeer om veiligheidsredenen moet worden vertraagd (of geannuleerd). Tunnels in slechte staat, bovenleidingen op het einde van hun levensduur, versleten rails, ... kunnen de kwaliteit van de dienstverlening in gevaar brengen, met alle gevolgen vandien voor de aantrekkelijkheid van het spoor, maar ook voor onze economie. De lijst van dringende herinvesteringen is helaas te lang, in Vlaanderen, in Brussel en in Wallonië. Vanzelfsprekend worden niet alle lijnen getroffen, maar deze toestand brengt de functionaliteit van het gehele netwerk in gevaar, en in het bijzonder het verkeer van goederentreinen waarvan de havens en de industrie nu – en in de toekomst nog meer – afhankelijk zijn.

Ik wil ervoor zorgen dat bedrijven vertrouwen kunnen hebben in het spoor, dat reizigers, werknemers, studenten en toeristen een positieve ervaring kunnen hebben als ze met de trein reizen en dat het spoorwegpersoneel trots is op de diensten die ze aan het publiek verlenen!

Het is nog niet te laat om te reageren, maar het is hoog tijd om dat te doen.

Un réseau en bon état, exploité et entretenu de manière efficace, est en effet la base pour assurer la sécurité, la ponctualité et l'attractivité des services ferroviaires.

Dès 2021, je mettrai en place avec Infrabel un **plan de remise en état des infrastructures ferroviaires** pour assurer un avenir au transport des personnes et des marchandises par rail à travers tout le pays. Ce plan nécessitera des investissements conséquents qui s'étaleront sur plusieurs années, de façon à être les plus efficaces possible. Ce travail d'identification des besoins prioritaires au regard des besoins d'exploitation avérés a déjà commencé en étroite collaboration avec Infrabel, la SNCB et le SPF Mobilité.

En parallèle, une attention particulière sera accordée à l'amélioration de l'**accessibilité**: accessibilité multimodale aux gares ferroviaires (pour le fret et les voyageurs), accessibilité universelle qu'elle que soit leur état de santé ou de mobilité pour l'accès aux services ferroviaires de voyageurs (nouveau matériel roulant à plancher bas, rehaussement des quais, rampes d'accès et ascenseurs, accessibilité universelle à la billetterie et à l'information). Les efforts en la matière seront poursuivis et accélérés en collaboration étroite avec la SNCB.

Chaque euro investi dans le rail doit contribuer à une amélioration de l'offre de services pour les voyageurs et la circulation des marchandises.

• **Une vision à long terme pour planifier les investissements pertinents**

Une vision pour le rail est publiquement et depuis longtemps réclamée par les entreprises et par la société civile. Quel rôle veut-on que le rail joue dans notre pays? Et quelle est la stratégie pour y arriver?

Nous devons à cet égard changer de méthode: nous doter d'un pilotage effectif et à long terme du fonctionnement du secteur ferroviaire et planifier les investissements sur base d'objectifs précis d'amélioration des services de transport.

Une telle planification stratégique permettra de rencontrer simultanément trois objectifs:

- Une amélioration quantitative et qualitative substantielle de l'offre ferroviaire, tant pour les voyageurs que les marchandises;
- Une amélioration structurelle de l'intégration entre les différents services ferroviaires et avec les autres modes de transport;

Een goed functionerend netwerk, dat efficiënt wordt geëxploiteerd en onderhouden, is de basis voor veilige, stipte en aantrekkelijke spoorwegdiensten.

Vanaf 2021 zal ik samen met Infrabel een **plan opstellen voor het herstel van de spoorweginfrastructuur** om het vervoer van mensen en goederen per spoor in het hele land een toekomst te geven. Dit plan vereist volgehouden investeringen over meerdere jaren heen, om zo effectief mogelijk te zijn. Dit werk om de prioritaire behoeften te identificeren in het licht van de bewezen operationele behoeften is al begonnen in nauwe samenwerking met Infrabel, de NMBS en de FOD Mobiliteit.

Tegelijkertijd zal bijzondere aandacht worden besteed aan de verbetering van de **toegankelijkheid**: multimodale toegankelijkheid van spoorwegstations (voor goederen en reizigers), universele toegankelijkheid, ongeacht gezondheidstoestand of mobiliteit, voor wat betreft de toegang tot diensten voor treinreizigers (nieuw rollend materieel met lage vloer, verhoging van de perrons, hellingen en liften, universele toegankelijkheid van de kaartverkoop en de informatie). De inspanningen op dit gebied zullen worden voortgezet en versneld in nauwe samenwerking met de NMBS.

Elke euro die in het spoor wordt geïnvesteerd, moet bijdragen tot een verbetering van het dienstenaanbod aan de reizigers en het goederenverkeer.

• **Een langetermijnvisie om relevante investeringen te plannen**

Het bedrijfsleven en het maatschappelijk middenveld dringen al lang aan op een visie op het spoor. Welke rol willen we voor het spoor in ons land? En wat is de strategie om daartoe te komen?

In dit opzicht moeten we onze aanpak veranderen: we hebben behoefte aan een sturing – effectief en op lange termijn – van het functioneren van de spoorwegsector en aan een investeringsplanning op basis van precieze doelstellingen voor de verbetering van de vervoersdiensten.

Een dergelijke strategische planning maakt het mogelijk om drie doelstellingen tegelijk te verwezenlijken:

- Een aanzienlijke kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van het spoorwegaanbod, zowel voor reizigers als voor goederen;
- Een structurele verbetering van de integratie tussen de verschillende spoorwegdiensten en met andere vervoerswijzen;

— Une maîtrise des coûts du système et une utilisation efficace de l'argent public.

Nos concitoyens et les entreprises utilisatrices du rail ne demandent pas plus de béton ou plus de rails, ils veulent avant tout plus de trains, fiables et ponctuels. De quoi avons-nous réellement besoin pour garantir à terme la circulation de trains toutes les demi-heures sur les différentes lignes du pays, et toutes les 10 minutes dans le cœur des grandes agglomérations? Qu'est-ce qui est réellement requis pour doubler les volumes de marchandises sur le rail d'ici à 2030?

Infrabel et SNCB sont des entreprises industrielles, des entités complexes qui pour progresser et innover ont besoin d'un cap, d'anticipation et de stabilité. Le temps du ferroviaire est long. C'est pourquoi il convient de se projeter à 20 ans, d'avoir ainsi le courage de penser au-delà de l'horizon d'une législature. Pour autant, les effets positifs et les résultats concrets d'une telle planification stratégique devront se faire sentir progressivement au gré des étapes successives de mise en œuvre.

Le système ferroviaire compte de nombreux acteurs. Les enjeux de coordination y sont nombreux. J'apprécie les efforts en la matière, qui se matérialisent notamment dans le dialogue permanent et constructif entre Infrabel et la SNCB dans le cadre de la convention de transport. Ils doivent être poursuivis mais également élargis.

Un aspect important de cette ambition renouvelée réside dans une planification intégrée de l'offre de service et des développements de l'infrastructure et de la flotte de matériel roulant, à l'instar de ce qui se pratique par exemple avec succès en Autriche, en Suisse ou en Allemagne. Il s'agit là d'une des clés de la performance d'un système ferroviaire, pour les usagers du rail mais également pour les différents opérateurs.

Je prendrai dès que possible les contacts utiles au lancement de cette dynamique Vision 2040 avec les différentes parties prenantes (SNCB, Infrabel, SPF Mobilité, Régions, représentants des travailleurs et des usagers, opérateurs de fret, ...) afin de travailler de manière collective et concertée à une vision d'avenir pour le rail. J'entends bien entendu m'appuyer sur les initiatives et études lancées dans les entreprises publiques ainsi que sur leur expertise. Les connaissances et le regard critique de parties prenantes, issues du monde économique, académique, syndical et associatif, seront sollicités. Le SPF sera chargé de la conduite des travaux et un groupe de pilotage élargi pourra être mis en place.

— de beheersing van de systeemkosten en efficiënt gebruik van overheidsgeld.

Onze medeburgers en de bedrijven die gebruik maken van het spoor vragen niet om meer beton of meer rails, ze willen vooral betrouwbaardere en stiptere treinen. Wat hebben we echt nodig om te garanderen dat er uiteindelijk elk half uur treinen rijden op de verschillende lijnen in het land en elke 10 minuten in het hart van de grote agglomeraties? Wat is er echt nodig om het goederenvolume op het spoor tegen 2030 te verdubbelen?

Infrabel en de NMBS zijn industriële ondernemingen, complexe entiteiten die, om vooruit te komen en te innoveren, een richting, duidelijke verwachtingen en stabiliteit nodig hebben. Het tijds kader van het spoor is lang. Daarom is het belangrijk om 20 jaar vooruit te kijken en de moed te hebben om verder te denken dan de horizon van één legislatuur. De positieve effecten en concrete resultaten van een dergelijke strategische planning moeten echter geleidelijk aan voelbaar worden naarmate de opeenvolgende uitvoeringsfasen vorderen.

Het spoorwegsysteem telt talrijke belanghebbenden. Er komen veel coördinatiekwesies bij kijken. Ik waardeer de inspanningen op dit gebied, die met name tot uiting komen in de permanente en constructieve dialoog tussen Infrabel en de NMBS in het kader van de vervoersovereenkomst. Ze moeten worden voortgezet, maar ook uitgebreid.

Een belangrijk aspect van deze vernieuwde ambitie ligt in de geïntegreerde planning van het dienstenaanbod en in de uitbouw van de infrastructuur en de vloot van rollend materieel, zoals bijvoorbeeld in Oostenrijk, Zwitserland of Duitsland met succes wordt toegepast. Dit is een van de sleutels tot de prestaties van een spoorwegsysteem, voor de gebruikers van het spoor, maar ook voor de verschillende exploitanten.

Ik zal zo snel mogelijk de nodige contacten leggen om deze dynamische Visie 2040 te lanceren met de verschillende belanghebbenden (NMBS, Infrabel, FOD Mobiliteit, Gewesten, werknemers- en gebruikersvertegenwoordigers, goederenoperatoren...) om samen en in overleg te werken aan een visie op de toekomst van de spoorwegen. Uiteraard ben ik van plan gebruik te maken van de initiatieven en studies die in de overheidsbedrijven zijn gestart en van hun expertise. Er zal een beroep worden gedaan op de kennis en de kritische blik van de belanghebbenden uit de economische, academische, vakbonds- en verenigingswereld. De FOD zal verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de werkzaamheden en er kan een uitgebreide stuurgroep worden opgericht.

Dans ce cadre, l'application du cadencement sur le réseau ferroviaire autour de nœuds de correspondance, couplée à l'ajustement des horaires avec les autres modes de transport public gérés par les Régions sera mise à l'étude et progressivement mise en œuvre. L'attrait de ce modèle d'exploitation est de faciliter grandement la complémentarité entre le train et les services de transport public régionaux. Le train seul ne pourra pas offrir une alternative crédible à l'utilisation de la voiture particulière partout dans le pays. Un *shift modal* ambitieux nécessite une approche multimodale et coordonnée.

Ce processus nourrira les prochains contrats de gestion, rebaptisés contrats de service public, et plans d'investissement dont la durée sera portée à 10 ans. Cette démarche globale et rigoureuse éclairera en particulier le choix des futurs investissements. Les différents projets d'extension seront évalués, adaptés et priorisés dans ce cadre: accélération des travaux du RER et surtout de la mise en service de tronçons terminés, desserte de Bruxelles et jonction Nord-Midi, connexions aux zonings industriels et aux ports, ...

• Une gouvernance adaptée aux enjeux, déclinée dans de nouveaux contrats de service publics

Le rail belge est à un tournant de son existence. Certaines décisions ne peuvent plus être indéfiniment postposées. Les derniers contrats de gestion ont été signés en 2008 pour couvrir une période allant initialement jusque 2012. Ils ont été systématiquement prolongés et ajustés à la marge, sans être révisés de fond en comble et adaptés aux nouveaux enjeux. Depuis lors, on peut dire que les entreprises publiques naviguent à vue, faisant de leur mieux avec les indications données à travers d'avenants ou de règles provisoires définies par ces arrêtés destinés à compenser l'absence de nouveaux contrats de gestion. Pendant ce temps, le monde change rapidement. Pendant ce temps, le contexte européen évolue fondamentalement.

Il est de la responsabilité de l'État de donner des orientations claires à Infrabel et à la SNCB quant aux prestations attendues des entreprises publiques autonomes. Les contrats qui lient l'État avec chacune d'entre elles seront négociés de sorte à articuler des obligations de service public claires et d'y lier de manière transparente les subventions publiques appropriées. Les mécanismes de collaboration et de coopération seront encouragés, dans le respect des droits des autres utilisateurs du réseau ferroviaire.

In dit kader zal de toepassing op het spoorwegnet van cadancering rond overstapknooppunten, gekoppeld aan de afstemming van de uurregelingen op de andere vormen van openbaar vervoer die beheerd worden door de gewesten, worden bestudeerd en geleidelijk aan worden uitgevoerd. Het aantrekkelijke van dit exploitatiemodel is dat het de complementariteit tussen de trein en het gewestelijke openbaar vervoer sterk bevordert. De trein alleen zal niet in staat zijn om overal in het land een geloofwaardig alternatief te bieden voor het gebruik van de personenwagen. Een ambitieuze *modal shift* vereist een multimodale en gecoördineerde aanpak.

Dit proces zal worden meegenomen in de toekomstige beheerscontracten, hernoemd tot openbardienstcontracten, en de investeringsplannen die zullen worden verlengd tot 10 jaar. Deze alomvattende en rigoureuze aanpak zal met name bepalend zijn voor de keuze van toekomstige investeringen. De verschillende uitbreidingsprojecten zullen in dit verband worden geëvalueerd, aangepast en geprioritiseerd: het versnellen van de werkzaamheden aan het GEN en vooral de ingebruikname van de voltooide gedeelten, de bereikbaarheid van Brussel en de Noord-Zuidverbinding, de aansluitingen met industriezones en havens...

• Een beheer aangepast aan de uitdagingen en uitgewerkt in de nieuwe openbardienstcontracten

Het Belgische spoor staat op een keerpunt. Sommige beslissingen kunnen niet langer voor onbepaalde tijd worden uitgesteld. De laatste beheerscontracten werden in 2008 ondertekend voor een periode die aanvankelijk tot 2012 liep. Ze zijn systematisch uitgebreid en beperkt aangepast, zonder dat ze grondig werden herzien en aangepast aan de nieuwe uitdagingen. Sindsdien kan worden gesteld dat de overheidsbedrijven op zicht varen en hun best doen met de aanwijzingen die door middel van bijvoegsels worden gegeven of met voorlopige regels die in deze besluiten worden vastgesteld om het gebrek aan nieuwe beheerscontracten te compenseren. Ondertussen verandert de wereld snel. Ondertussen is de Europese context fundamenteel aan het veranderen.

Het is de verantwoordelijkheid van de Staat om Infrabel en de NMBS duidelijke richtlijnen te geven over de dienstverlening die van de zelfstandige overheidsbedrijven worden verwacht. De contracten die de Staat met elk van hen verbinden zullen op zodanige wijze worden onderhandeld dat de openbardienstverplichtingen duidelijk worden omschreven en dat passende overheids-subsidies op transparante wijze aan deze verplichtingen worden gekoppeld. Mechanismen voor samenwerking zullen worden aangemoedigd, met inachtneming van de rechten van andere gebruikers van het spoorwegnet.

Mon objectif est d'aboutir à la conclusion d'un contrat de gestion, avec Infrabel qui précisera les attentes en termes de services aux utilisateurs, d'entretien, de renouvellement, de sécurisation et d'extension du réseau ferroviaire. L'augmentation du degré d'utilisation du réseau sera favorisée. Les développements de l'infrastructure seront encadrés de sorte à favoriser une mise à disposition des utilisateurs par étapes successives. Une attention spécifique sera par ailleurs accordée aux besoins opérationnels avérés du fret.

• **Attribution directe à la SNCB pour une durée de 10 ans, de la mission de service public d'opérateur du transport de personnes.**

Le contrat de gestion entre l'État et la SNCB, qu'il convient désormais d'appeler **contrat de service public** au regard du droit européen, définira le niveau attendu de service aux usagers et la trajectoire escomptée d'amélioration des performances dans le chef de la SNCB. Il portera notamment sur les aspects suivants:

- le niveau et la qualité des services ferroviaires proposés (fréquence, amplitudes, ponctualité, confort);
- les attentes en termes d'accessibilité, d'accueil et d'information aux voyageurs, aussi au niveau de l'accueil des cyclistes;
- les modalités relatives au conventionnement et à l'initiative commerciale en ce qui concerne les tarifs, avec une attention particulière à la préservation de l'accessibilité au train pour toutes les familles, quel que soit leur niveau de revenu.

Conformément à l'accord de gouvernement, la mission de service public d'opérateur du transport de personnes sera attribuée directement à la SNCB pour une durée de 10 ans.

Les étapes suivantes seront nécessaires à cet effet:

- Publication par l'État belge des spécifications des missions de Service public (début 2021);
- Publication de l'État belge au journal officiel de l'Union Européenne du choix d'attribuer un direct Award à la SNCB (délai européen: 24 décembre 2022);
- Attribution du contrat de Service Public à la SNCB (délai européen: décembre 2023).

Le calendrier est serré.

Mijn doelstelling is een beheerscontract met Infrabel af te sluiten waarin de verwachtingen op het vlak van de dienstverlening aan de gebruikers, het onderhoud, de vernieuwing, de veiligheid en de uitbreiding van het spoorwegnet worden vastgelegd. De toename van het gebruik van het netwerk zal worden bevorderd. De uitbouw van de infrastructuur zal zo worden begeleid om een beschikbaarheidsstelling aan de gebruikers in opeenvolgende fasen mogelijk te maken. Er zal ook specifieke aandacht worden besteed aan de bewezen operationele behoeften van het vrachtvervoer.

• **Rechtstreekse toekenning aan de NMBS voor een periode van 10 jaar van de opdracht van openbare dienst voor het nationale personenvervoer.**

In het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS, dat voortaan op basis van Europees recht een **openbaredienstcontract** moet worden genoemd, zal het verwachte niveau van de dienstverlening aan de gebruikers worden vastgelegd, alsook het verwachte pad naar een prestatieverbetering voor de NMBS. De volgende aspecten zullen inter alia aan bod komen:

- het niveau en de kwaliteit van de aangeboden spoordiensten (frequentie, amplitude, stiptheid, confort);
- de verwachtingen op het vlak van de toegankelijkheid, het onthaal en de informatie aan de reizigers, ook wat betreft het onthaal van fietsers;
- de modaliteiten met betrekking tot het sluiten van overeenkomsten en tot het commerciële initiatief wat betreft de tarieven, met bijzondere aandacht voor het behoud van de toegankelijkheid van de trein voor alle gezinnen, ongeacht hun inkomensniveau.

Overeenkomstig het regeerakkoord wordt de opdracht van openbare dienst van het personenvervoer voor een periode van 10 jaar rechtstreeks aan de NMBS toegewezen.

Hiervoor zijn de volgende stappen nodig:

- Publicatie door de Belgische Staat van het lastenboek van de openbare dienstopdracht (begin 2021);
- Publicatie door de Belgische Staat in het Publicatieblad van de Europese Unie van het besluit tot toekenning van een rechtstreekse gunning aan de NMBS (Europese termijn: 24 december 2022);
- Gunning van de openbaredienstcontract aan de NMBS (termijn EU december 2023).

Het tijdschema is strak.

D'ores et déjà, les premiers contacts sont en cours avec le SPF, la SNCB et Infrabel pour déterminer précisément la méthode de travail et affiner le calendrier pour terminer au plus vite le travail.

Je m'engage évidemment à tout mettre en œuvre pour conclure le meilleur contrat possible, tant pour les usagers du rail que pour la SNCB, ceci le plus rapidement possible avant la fin des délais, mais aussi sans précipitation inutile. Je préfère en effet un contrat solide et élaboré avec tous, qu'un contrat rapide mais qui n'offrirait pas les perspectives d'avenir attendues.

Et je n'attendrai évidemment pas la conclusion de ce contrat pour mettre en œuvre, pas à pas, les changements annoncés dans le cadre de cette note de Politique générale.

Concernant le contenu du contrat, nous devons valoriser davantage la disponibilité du matériel roulant et du personnel, en particulier en dehors des heures de pointe, notamment en soirée et le week-end. Ce sont sur ces segments que la demande de transport a le plus progressé ces dernières années. La concentration de la demande ferroviaire aux heures de pointe coûte cher. Un lissage de cette demande est possible, la crise sanitaire nous l'a laissé entrevoir. À côté de mesures encourageant le télétravail et l'adaptabilité des horaires de travail, une action sur les tarifs doit être étudiée. Elle visera notamment à encourager l'utilisation du train en dehors des heures de pointe et sur les trajets courts et moyens, en y proposant des tarifs attractifs. Dans cet objectif, j'évaluerai avec la SNCB l'opportunité de réitérer l'opération Hello Belgium Pass, qui est un grand succès au vu du nombre de tickets commandés et contribue fortement à attirer un nouveau public vers le train et à soutenir tourisme de proximité.

De plus, une simplification du système tarifaire est attendue. Le voyageur doit se voir proposer le tarif le plus avantageux de manière systématique pour chacun de ses trajets. Et je travaillerai également avec les Communautés pour ramener les groupes scolaires ou de mouvements de jeunesse vers le train à chaque fois que possible.

Je veillerai à mettre en œuvre un dialogue constructif entre l'opérateur et l'État, portant sur l'évolution des performances au cours du contrat. Celui-ci s'appuiera sur des mesures chiffrées des objectifs et des réalisations. Celles-ci porteront sur la qualité des services rendus et sur l'évolution de la performance de l'entreprise.

De eerste contacten met de FOD, de NMBS en Infrabel zijn al gelegd om de werkmethode nauwkeurig te bepalen en de planning te verfijnen teneinde de werken zo snel mogelijk af te ronden.

Uiteraard doe ik er alles aan om het best mogelijke contract te sluiten, zowel voor de spoorgebruikers als voor de NMBS, zo snel mogelijk voor het einde van de termijnen, maar ook zonder onnodige haast. Ik geef de voorkeur aan een sterk en met iedereen uitgewerkt contract, in plaats van een snel contract dat niet het verwachte toekomstperspectief biedt.

En ik zal uiteraard niet wachten tot de sluiting van dit contract om de in deze beleidsverklaring aangekondigde wijzigingen stap voor stap uit te voeren.

Wat de inhoud van het contract betreft, zullen we meer nadruk moeten leggen op de beschikbaarheid van rollend materieel en personeel, met name buiten de spitsuren, vooral 's avonds en in het weekend. Het is in deze segmenten dat de vervoersvraag de laatste jaren het meest is gegroeid. De concentratie van de vraag naar spoorvervoer in de piekuren is duur. Het uitspreiden van deze vraag is mogelijk, zoals de gezondheidscrisis heeft aangetoond. Naast maatregelen om telewerken en de aanpasbaarheid van de werktijden te bevorderen, moet worden onderzocht hoe de tarieven kunnen worden aangepast. Doel is met name het gebruik van treinen buiten de spitsuren en op korte en middellange afstanden aan te moedigen door aantrekkelijke tarieven aan te bieden. In het kader van deze doelstelling, zal ik samen met de NMBS de mogelijkheid evalueren om de operatie Hello Belgium Pass te herhalen, die een groot succes is gezien het aantal bestelde tickets en een grote bijdrage levert aan het aantrekken van een nieuw publiek voor de trein en aan het ondersteunen van het lokale toerisme.

Bovendien zal een vereenvoudiging van het tariefsysteem verwacht worden. De reiziger moet voor elk van zijn/haar trajecten, op systematische wijze het voordeligste tarief krijgen aangeboden. Ik zal bovendien ook met de Gemeenschappen samenwerken om school- of jeugdgroepen waar mogelijk terug te brengen naar de trein.

Ik zal zorgen voor een constructieve dialoog tussen de exploitant en de Staat over de evolutie van de prestaties in de loop van het contract. Dit zal gebaseerd zijn op gekwantificeerde maatstaven van de doelstellingen en de verwezenlijkingen. Deze zullen betrekking hebben op de kwaliteit van de geleverde diensten en op de evolutie van de prestaties van het bedrijf.

Conformément à l'accord de gouvernement, en concertation avec les instances régionales, en Flandre comme en Wallonie, un projet pilote pourra être mis en œuvre dans un bassin de mobilité, où un seul opérateur pour le réseau principal et le réseau secondaire (en lien avec la demande) pourra être désigné par voie d'appel d'offres.

L'identification des bonnes et mauvaises pratiques en œuvre à l'étranger en matière d'ouverture à la concurrence et un test de situation seront certainement nécessaires et utiles. Cela devra permettre aux différentes parties prenantes d'identifier tant les contraintes que les bénéfices éventuels d'une telle ouverture. C'est dans cette optique que ce dispositif sera envisagé, de façon à ce que toutes les leçons à tirer puissent l'être, sans préjugé, mais avec **une vraie volonté de préparer l'avenir de nos entreprises ferroviaires.**

Par ailleurs, j'encouragerai la SNCB et Infrabel à réfléchir, en concertation avec les partenaires sociaux et dans le respect du dialogue social, à une évolution dans la politique des ressources humaines. Nous devons valoriser le savoir-faire de nos cheminots mais aussi permettre l'adaptation de leurs métiers aux évolutions en cours dans le secteur ferroviaire (évolution technologique, digitalisation, ouverture du marché etc.). Vu la pyramide des âges, il faut aussi assurer le transfert de compétences entre les générations et répondre à l'enjeu d'intégrer de nouvelles forces de travail, représentantes des deux genres et de la diversité de notre société au sein du personnel. Nos entreprises ferroviaires doivent rester des employeurs exemplaires, modernes et attractifs. En ce sens, le développement d'une Infrabel Academy à Molenbeek constitue un excellent modèle de ce qui est à réaliser pour le futur.

Enfin, je serai particulièrement attentif à créer un cadre et des outils de collaboration efficaces pour que les différents acteurs de la mobilité ferroviaire travaillent main dans la main, à commencer par la SNCB et Infrabel. L'amélioration de l'offre de transport public proposée à nos concitoyens passe par une coordination sans cesse améliorée entre le gestionnaire d'infrastructures et les opérateurs de transports (nationaux et internationaux), de même qu'entre l'opérateur de transport fédéral et les opérateurs régionaux. Je veillerai particulièrement, en collaboration la plus étroite possible avec mes collègues ministres régionaux de la Mobilité, dans le cadre de la Conférence Interministérielle de la Mobilité, à faire avancer concrètement la coordination des politiques de mobilité, notamment en matières horaire et tarifaire.

Conformément à l'accord de gouvernement, en concertation avec les instances régionales, en Flandre comme en Wallonie, un projet pilote pourra être mis en œuvre dans un bassin de mobilité, où un seul opérateur pour le réseau principal et le réseau secondaire (en lien avec la demande) pourra être désigné par voie d'appel d'offres.

Conformément à l'accord de gouvernement, en concertation avec les instances régionales, en Flandre comme en Wallonie, un projet pilote pourra être mis en œuvre dans un bassin de mobilité, où un seul opérateur pour le réseau principal et le réseau secondaire (en lien avec la demande) pourra être désigné par voie d'appel d'offres.

Conformément à l'accord de gouvernement, en concertation avec les instances régionales, en Flandre comme en Wallonie, un projet pilote pourra être mis en œuvre dans un bassin de mobilité, où un seul opérateur pour le réseau principal et le réseau secondaire (en lien avec la demande) pourra être désigné par voie d'appel d'offres.

Conformément à l'accord de gouvernement, en concertation avec les instances régionales, en Flandre comme en Wallonie, un projet pilote pourra être mis en œuvre dans un bassin de mobilité, où un seul opérateur pour le réseau principal et le réseau secondaire (en lien avec la demande) pourra être désigné par voie d'appel d'offres.

Je soutiendrai et renforcerai par ailleurs les démarches de consultation initiées par la SNCB vis-à-vis des pouvoirs locaux à l'instar des roadshows provinciaux qui permettent aux autorités locales et aux parties prenantes de formuler leurs attentes et de les confronter à la réalité et aux contraintes de la SNCB et d'Infrabel. Mon objectif est dans la même dynamique d'encourager le dialogue entre la SNCB et les pouvoirs régionaux et locaux, dans le cadre des Organes de Consultation des Bassins de Mobilité (OCMB) en Wallonie ou des VervoerRegio's en Flandre.

• **Les prochains plans de transport pour renforcer l'attractivité des trains au quotidien**

Si 2040 est l'horizon, nos concitoyen.ne.s, nos entreprises et notre environnement attendent dès demain une amélioration des services ferroviaires. L'urgence économique, sociale et environnementale est là.

Le prochain plan de transport, qui sera mis en œuvre à la fin de cette année (décembre 2020), permettra déjà un renforcement de l'offre proposée.

Le plan de transport suivant sera la prochaine occasion pour une amélioration supplémentaire de l'offre. Selon les conclusions de l'étude sur le modèle de l'horaire intégré, nous étudierons comment il pourra être envisagé comme un jalon vers une organisation de l'offre de trains autour de nœuds de correspondances mieux intégrés. L'objectif sera en tout cas de renforcer la fréquence et les amplitudes de services. Une offre de service de base à la demi-heure doit être l'horizon. Les moyens de production disponibles, c'est-à-dire la capacité de réseau ferroviaire et la disponibilité du matériel roulant, devront être valorisés à leur maximum. L'offre de transport sera renforcée prioritairement d'une part là où elle est encore particulièrement faible (en-dessous de la fréquence horaire), et d'autre part là où la demande potentielle s'exprime déjà de manière évidente. C'est le cas dans les plus grandes agglomérations du pays comme à Bruxelles, Anvers, Gand, Liège et Charleroi où l'offre S doit pouvoir être développée et mieux connue, en particulier en soirée et le week-end.

• **Un projet de redéploiement pour le fret ferroviaire**

Le transport ferroviaire de fret est appelé à jouer un rôle important et croissant dans les années à venir. Il est un facteur essentiel de résilience de la chaîne logistique sur laquelle s'appuie l'organisation, notamment économique, de notre société. Il le sera davantage encore dans un contexte de bouleversement climatique et de

Ik zal ook de raadgevingsinitiatieven die door de NMBS worden opgestart ten aanzien van de lokale overheden ondersteunen en versterken, zoals de provinciale roadshows die de lokale overheden en de belanghebbenden in staat stellen om hun verwachtingen te formuleren en hen te confronteren met de werkelijkheid en de beperkingen van de NMBS en Infrabel. In dezelfde geest is het mijn doelstelling om de dialoog tussen de NMBS en de regionale en lokale overheden aan te moedigen, in het kader van de Organes de Consultation des Bassins de Mobilité (OCMB) in Wallonië of van de Vervoerregio's in Vlaanderen.

• **De volgende vervoersplannen: de aantrekkelijkheid van de trein elke dag versterken**

Hoewel 2040 de horizon is, verwachten onze medeburgers, onze bedrijven en ons milieu morgen al een verbetering van de spoorwegdiensten. De economische, sociale en ecologische urgentie is er immers al.

Het volgende vervoersplan, dat eind dit jaar (december 2020) zal worden uitgevoerd, zal het al mogelijk maken het voorgestelde aanbod te versterken.

Het daaropvolgende vervoersplan is de volgende gelegenheid voor een verdere verbetering van het aanbod. Afhankelijk van de conclusies van de studie over het geïntegreerde dienstregelingsmodel zullen we onderzoeken hoe dit volgende vervoersplan kan worden gezien als een mijlpaal op weg naar een meer geïntegreerde organisatie van het treinaanbod rond aansluitingsknooppunten. Het doel is in ieder geval om de frequentie en de amplitudes van de dienstverlening te vergroten. Een halfuurdienst als standaard zou de horizon moeten zijn. De beschikbare productiemiddelen, d.w.z. de capaciteit van het spoorweginfrastructuur en de beschikbaarheid van rollend materieel, zullen ten volle moeten worden benut. Het vervoersaanbod zal bij voorrang enerzijds worden versterkt, enerzijds daar waar het nog bijzonder laag is (onder de uurfrequentie), en anderzijds daar waar de potentiële vraag al duidelijk is. Dit is het geval in de grootste agglomeraties van het land, zoals Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi, waar het mogelijk moet zijn om het S-aanbod te ontwikkelen en beter bekend te maken, vooral 's avonds en in het weekend.

• **Een herontwikkelingsproject voor het goederenvervoer per spoor**

Het goederenvervoer per spoor zal de komende jaren een belangrijke en groeiende rol spelen. Het is een essentiële factor in de veerkracht van de logistieke keten waarop de organisatie van onze samenleving, en met name de economische organisatie, is gestoeld. Dit zal nog meer het geval zijn in een context van klimaatverandering

raréfaction des ressources, comme moyen de transport sûr et peu polluant.

L'ambition du gouvernement de doubler le volume transporté par rail d'ici 2030 nécessite l'établissement de conditions cadres favorables au report modal vers le rail. Après avoir écouté l'ensemble des acteurs du secteur, j'établirai un plan d'actions concrètes visant à renforcer la compétitivité du fret ferroviaire. Ce plan d'actions portera tant sur les mesures réglementaires à adopter que sur des aspects opérationnels ou financiers. Un calendrier de mise en œuvre y sera associé. Les autorités publiques interviendront à cet égard en soutien des différents acteurs du secteur: entreprises ferroviaires, chargeurs et terminaux, gestionnaires d'infrastructures, ... J'y prendrai un rôle actif dans la sphère des compétences de l'autorité fédérale, dans un esprit pragmatique et dans la recherche de solutions.

Ma politique à cet égard s'appuiera sur deux objectifs prioritaires.

Il s'agit premièrement de consolider les atouts naturels du fret ferroviaire: transporter de manière efficace des volumes importants sur de longues distances. Ceci passera notamment par la possibilité de faire circuler des convois plus longs, conformément aux standards européens, sur un plus grand nombre d'itinéraires, en étroite coordination avec les pays voisins.

Il s'agit deuxièmement de promouvoir les initiatives contribuant à rendre le fret ferroviaire compétitif sur de nouveaux marchés, et ce de manière structurelle. Favoriser l'innovation, mettre à profit le potentiel de la digitalisation, faire évoluer les habitudes et règles opérationnelles, notamment pour la desserte du last mile, sont à cet égard des éléments essentiels.

Une évaluation du régime existant d'aide au transport combiné et au trafic diffus est en voie de finalisation. Les orientations dégagées seront discutées avec le secteur et je ferai une proposition visant à renforcer l'efficacité des moyens investis au regard de l'objectif de report modal, tout en tenant compte des besoins prioritaires du secteur.

Enfin, les émissions de bruit du transport ferroviaire de marchandises, souvent effectué de nuit, menacent son développement. Par ailleurs, ces émissions ont un impact négatif sur la santé et le bien-être des riverains des voies ferrées. Pour réduire ces émissions directement à la source, mon administration mettra en place un système d'aide encourageant les entreprises ferroviaires

en schaarste van hulpbronnen, als een betrouwbaar en weinig vervuilend transportmiddel.

De ambitie van de regering om het getransporteerde volume per spoor tegen 2030 te verdubbelen vereist de vaststelling van gunstige kadervoorwaarden voor de modal shift naar het spoor. Na te hebben geluisterd naar alle spelers in de sector zal ik een concreet actieplan opstellen teneinde het concurrentievermogen van het goederenvervoer per spoor te versterken. Dit actieplan zal zowel de goed te keuren regelgevende maatregelen als de operationele en financiële aspecten omvatten. Het zal gepaard gaan met een tijdschema voor de tenuitvoerlegging. De overheid zal in dit opzicht ingrijpen ter ondersteuning van de verschillende spelers in de sector: spoorwegmaatschappijen, verladers en terminals, infrastructuurbeheerders, ... Ik zal een actieve rol spelen binnen het bevoegdheidsgebied van de federale overheid, op pragmatische wijze en om het zoeken naar oplossingen te vergemakkelijken.

Mijn beleid in dit verband zal gebaseerd zijn op twee prioritaire doelstellingen.

In de eerste plaats gaat het om het consolideren van de natuurlijke troeven van het goederenvervoer per spoor: het efficiënt vervoeren van grote volumes over lange afstanden. Dit omvat de mogelijkheid om langere konvoien te laten rijden, in overeenstemming met de Europese normen, op een groter aantal routes, in nauwe samenwerking met de buurlanden.

Ten tweede gaat het erom initiatieven te bevorderen die ertoe bijdragen dat het goederenvervoer per spoor structureel concurrerend wordt op nieuwe markten. Het stimuleren van innovatie, het benutten van het potentieel van de digitalisering, het veranderen van operationele gewoonten en regels, met name voor *last mile*-diensten, zijn in dit opzicht essentieel.

Een evaluatie van de bestaande steunregeling voor het gecombineerd en het verspreid vervoer wordt momenteel afgerond. De vastgestelde richtsnoeren zullen met de sector worden besproken en ik zal een voorstel doen om de doeltreffendheid van de geïnvesteerde middelen te verhogen met het oog op de doelstelling van de modal shift, waarbij rekening wordt gehouden met de prioritaire behoeften van de sector.

Ten slotte, vormen de geluidsemissies van het goederenvervoer per spoor, dat vaak 's nachts plaatsvindt, een bedreiging voor de ontwikkeling ervan. Bovendien hebben deze emissies een negatieve invloed op de gezondheid en het welzijn van de mensen die langs de spoorlijnen wonen. Om deze emissies rechtstreeks aan de bron te verminderen, zal mijn administratie een

et les propriétaires de wagons à adapter le matériel roulant en vue de réduire ses émissions de bruit. Ce système permettra en outre au secteur ferroviaire de faire face à la récente adaptation de la réglementation européenne interdisant la circulation des wagons bruyants sur certaines sections du réseau ferroviaire européen à l'horizon 2024.

• **La possibilité de voyager à travers l'Europe de manière durable**

La Belgique est historiquement tournée vers le monde. J'entends également encourager l'utilisation du train en lieu et place d'autres moyens de transports plus polluants pour les déplacements à plus longue distance. Le train, notamment le train de nuit que je souhaite redéployer en collaboration avec des sociétés de transport ferroviaire étrangères, peut notamment être une alternative à l'avion sur les courtes distances, dont il convient d'acter le caractère dépassé.

Cela est d'autant plus vrai que la Belgique a investi dans un réseau de lignes à grande vitesse de frontière à frontière hautement performant et que Bruxelles constitue un hub naturel sur la carte ferroviaire européenne. Il convient d'en faire la promotion adéquate dans un secteur par ailleurs libéralisé et ouvert à l'initiative commerciale.

Une étude permettra d'identifier concrètement les relations prometteuses pour un report modal vers le train. L'accessibilité, notamment ferroviaire, des aéroports sera examinée dans ce cadre. Elle établira les leviers d'action disponibles auprès des différents acteurs des modes de transport concernés. Cette démarche proposera également une première analyse des impacts de la crise sanitaire sur le secteur.

L'ambition exprimée par l'accord de gouvernement en cette matière se traduira par ailleurs par un engagement constructif de la Belgique dans les différentes initiatives lancées au niveau européen pour soutenir le développement et la renaissance des relations à longue distance, à grande vitesse ou conventionnelle, de jour ou de nuit. Le SPF Mobilité et Transports sera mandaté pour contribuer activement aux groupes de travail et plateformes de concertation internationales dans la recherche de solutions pragmatiques en matière de transport international de personnes. Cette approche veillera à s'assurer d'un équilibre entre une coopération internationale efficace et la cohabitation harmonieuse entre les services internationaux et domestiques.

hulpsysteem opzetten om spoorwegmaatschappijen en wagonbezitters aan te moedigen het rollend materieel aan te passen teneinde de geluidsemissies te verminderen. Dit systeem zal de spoorwegsector ook in staat stellen het hoofd te bieden aan de recente aanpassing van de Europese regelgeving die het verkeer van lawaaierige wagons op bepaalde delen van het Europese spoorweginet tegen 2024 verbiedt.

• **De mogelijkheid om op een duurzame manier door Europa te reizen**

Historisch gezien is België naar de wereld gericht. Ik ben dan ook van plan het gebruik van de trein voor langere afstanden aan te moedigen in plaats van andere, meer vervuilende vervoersmiddelen. De trein, meer in het bijzonder de nachttrein, die ik in samenwerking met buitenlandse spoorwegmaatschappijen opnieuw zou willen uitbouwen, kan een alternatief zijn voor het vliegverkeer over korte afstanden, waarvan het voorbijgestreefde karakter moet worden vastgesteld.

Dit geldt des te meer omdat België in een performant netwerk van hogesnelheidslijnen van grens tot grens heeft geïnvesteerd en Brussel een natuurlijk knooppunt is op de Europese spoorwegkaart. Dit moet voldoende worden bevorderd, zeker in een geliberaliseerde en commerciële open sector.

Door middel van een studie, zal het mogelijk zijn concreet de veelbelovende verbindingen te identificeren voor een modal shift naar de trein. De toegankelijkheid van de luchthavens, met name per spoor, zal in dit kader worden onderzocht. Deze studie zal voor de verschillende actoren van de betrokken vervoersmodi de beschikbare hefboomen voor actie vaststellen. Deze aanpak zal ook een eerste analyse van de gevolgen van de gezondheidscrisis voor de sector voorstellen.

De ambitie die het regeerakkoord op dit gebied tot uitdrukking brengt, zal ook tot uiting komen in de constructieve betrokkenheid van België bij de verschillende initiatieven die op Europees niveau worden genomen om de ontwikkeling en heropleving van de treinverbindingen op langeafstand te ondersteunen, zowel wat betreft hogesnelheids- als conventionele treinen, dag- en nachtverbindingen. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal de opdracht krijgen actief bij te dragen aan de internationale werkgroepen en overlegplatformen betrokken in de zoektocht naar pragmatische oplossingen betreffende het internationale personenvervoer. Deze aanpak zal zorgen voor een evenwicht tussen efficiënte internationale samenwerking en een harmonieus samenwerken van internationale en binnenlandse diensten.

Enfin, la Belgique nourrit des relations nombreuses et étroites avec les villes et régions frontalières aux Pays-Bas, en Allemagne, au Grand-Duché du Luxembourg et en France. J'examinerai au cas par cas les possibilités d'améliorations des relations ferroviaires transfrontalières et de valorisation du réseau ferré existant. J'encouragerai, dans le respect des règles européennes en vigueur, le développement de solutions innovantes et pragmatiques pour que le voyageur, notamment le travailleur transfrontalier, n'ait pas à se soucier du passage d'une frontière, ni du point de vue administratif, ni à un niveau tarifaire.

• *Rendre le rail encore plus vert, plus sûr et plus performant*

Je le disais en introduction de ce chapitre, le rail est un mode de transport durable: il est collectif, il est majoritairement alimenté par de l'énergie non-fossile et est efficace sur le plan énergétique; il occupe relativement peu d'espace; et enfin, il est aussi un excellent levier pour un aménagement territoriale plus parcimonieux de nos ressources. Mais nous pouvons encore améliorer la performance environnementale du monde ferroviaire.

Je chargerai mon administration, la SNCB et Infrabel d'étudier les formules les plus pertinentes en termes d'alimentation énergétique du matériel roulant pour les voies actuellement non électrifiées ou celles dont l'électrification devrait renouvelée prochainement. La traction électrique restant néanmoins la solution privilégiée et majoritaire, j'encouragerai la SNCB et Infrabel à renforcer leurs ambitions en termes de production d'énergie renouvelable, photovoltaïque ou éolienne, en valorisant leurs bâtiments et sites, de manière autonome et aussi en collaboration avec les Régions concernées. Cela doit leur permettre de réaliser des économies utiles tout en participant à la réalisation des objectifs climatiques et énergétiques fixés par le gouvernement.

Dans la même logique, j'inviterai les entreprises publiques à envisager tout nouveau projet d'aménagement, que ce soit au niveau des gares ou des bureaux, dans une optique d'amélioration des performances énergétiques des bâtiments et d'utilisation de matériaux durables. Enfin, je soutiendrai les initiatives régionales en matière de préservation de la biodiversité et je veillerai à apporter l'accompagnement nécessaire pour permettre à Infrabel et la SNCB de se conformer aux règles en vigueur, notamment en matière d'utilisation de produits phyto pour l'entretien des voies et des abords. SNCB et Infrabel doivent être exemplaires en matière environnementale.

Tot slot heeft België veel nauwe banden met grenssteden en -gebieden in Nederland, Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en Frankrijk. Ik zal per geval de mogelijkheden onderzoeken om de grensoverschrijdende spoorwegverbindingen te verbeteren en het bestaande spoorweganet te valoriseren. Ik zal de ontwikkeling van innovatieve en pragmatische oplossingen aanmoedigen, met inachtneming van de geldende Europese regels, zodat de reiziger, in het bijzonder de grensoverschrijdende werknemer, zich geen zorgen hoeft te maken over het overschrijden van een grens, noch vanuit administratief oogpunt, noch wat betreft de tarieven.

• *Om het spoor nog groener, veiliger en efficiënter te maken*

Zoals ik in de inleiding van dit hoofdstuk al zei, is het spoor een duurzame vervoerswijze: het is een collectief vervoermiddel, het wordt voornamelijk aangedreven door niet-fossiele brandstoffen en is energie-efficiënt; het neemt relatief weinig ruimte in beslag; en tot slot is het ook een uitstekende hefboom voor een spaarzamer gebruik van onze hulpbronnen. We kunnen de milieuprestaties van de spoorwereld echter nog steeds verbeteren.

Ik zal mijn administratie, de NMBS en Infrabel opdracht geven om de meest relevante formules te bestuderen op het vlak van de energievoorziening van het rollend materieel voor de sporen die momenteel niet geëlektrificeerd zijn of waar binnenkort de elektrificatie hernieuwd moet worden. Toch blijft elektrische tractie de voorkeurs- en meerderheidsoplossing; ik zal de NMBS en Infrabel aanmoedigen hun ambities op het vlak van hernieuwbare, photovoltaïsche of windenergieproductie te versterken door hun gebouwen en sites op dit vlak werkelijk te valoriseren, en dit zowel autonoom als in samenwerking met de betrokken Gewesten. Dit zal hen in staat stellen om nuttige besparingen te realiseren en tegelijkertijd bij te dragen aan de verwezenlijking van de door de regering vastgestelde klimaat- en energiedoelstellingen.

In dezelfde geest, zal ik de overheidsbedrijven uitnodigen om bij elk nieuw ontwikkelingsproject – zowel stations als kantoren – de verbetering van de energieprestaties van gebouwen en het gebruik van duurzame materialen als uitgangspunt te nemen. Tot slot zal ik de gewestelijke initiatieven voor het behoud van de biodiversiteit ondersteunen en zal ik ervoor zorgen dat ik de nodige steun geef om Infrabel en de NMBS in staat te stellen de geldende regels na te leven, met name wat betreft het gebruik van De fytofarmaceutische producten voor het onderhoud van de sporen en de omgeving. De NMBS en Infrabel moeten voorbeeldig zijn op het vlak van het milieu.

Afin de participer à la mise en œuvre d'un système ferroviaire européen interopérable, je poursuivrai les efforts entrepris pour mettre en œuvre en Belgique la réglementation européenne visant à harmoniser les conditions d'exploitation du système ferroviaire. Cela concerne notamment la transposition du pilier technique du 4^{ème} paquet ferroviaire européen ainsi que la poursuite du plan de réduction des règles nationales.

Il convient également de poursuivre les efforts pour améliorer sans cesse la sécurité sur le rail et à des abords. La sécurité d'exploitation résulte de nombreux facteurs, au-delà d'une infrastructure de base en très bon état. Elle doit faire l'objet d'une attention permanente. L'équipement progressif du réseau et du matériel roulant de la technologie ETCS sera poursuivi afin de minimiser les risques d'accident. Il en ira de même de la lutte contre les accidents et incidents aux passages à niveau qui coûtent chaque année de trop nombreuses vies et perturbent régulièrement le trafic ferroviaire. Je soutiendrai les efforts d'Infrabel à cet égard. Au cours des dernières années, de nombreuses solutions techniques visant à améliorer la sécurité aux passages à niveau ont été développées. Afin d'encadrer le développement de ces initiatives et de faciliter leur mise en œuvre, une révision de la réglementation actuellement en vigueur sera menée par mon administration.

Je veillerai enfin également à ce que les politiques en vue de garantir la sûreté du transport ferroviaire soient continuellement développées pour faire face aux nouvelles menaces, y compris celles relatives à la sécurité des réseaux et des systèmes d'information de la SNCB et d'Infrabel.

2. Transport routier

• **Diminuer drastiquement le nombre de victimes de la route**

Si les chiffres du nombre de tués sur les routes au premier semestre 2020 montrent une amélioration par rapport à l'année dernière, il ne faut pas perdre de vue que cette année a été marquée par la crise liée au coronavirus et par le ralentissement du nombre de déplacements qui en a été la conséquence.

Si l'on remonte un peu plus loin dans le temps, on constate que le nombre de tués sur les routes avait fortement augmenté entre 2018 et 2019 (+ 7 %). Avec 646 tués sur la route en 2019, la Belgique est bien loin de l'objectif qu'elle s'était fixé pour 2020, à savoir un maximum de 420 tués sur nos routes. Et même avec la crise du coronavirus, il ne faudra pas s'attendre à un miracle cette année-ci. Les chiffres du Baromètre de

Om deel te nemen aan de implementatie van een interoperabel Europees spoorwegsysteem zal ik de inspanningen voortzetten om in België de Europese regelgeving te implementeren die gericht is op het harmoniseren van de exploitatievoorwaarden van het spoorwegsysteem. Dit betreft met name de omzetting van de technische pijler van het vierde Europese spoorwegpakket en de voortzetting van het plan om de nationale voorschriften te beperken.

Verder moeten de inspanningen worden voortgezet om de veiligheid op en rond het spoor voortdurend te verbeteren. Operationele veiligheid is het resultaat van vele factoren, naast een basisinfrastructuur in zeer goede staat. Er moet voortdurend aandacht aan worden besteed. De geleidelijke uitrusting van het netwerk en het rollend materieel met ETCS-technologie zal worden voortgezet om het risico op ongevallen tot een minimum te beperken. Hetzelfde geldt voor de bestrijding van ongevallen en incidenten op overwegen, die elk jaar te veel mensenlevens kosten en het treinverkeer regelmatig verstoren, tegen te gaan. Ik zal zeker de inspanningen van Infrabel op dit vlak steunen. In de afgelopen jaren zijn veel technische oplossingen ontwikkeld om de veiligheid op overwegen te verbeteren. Om een kader te bieden voor de uitbouw van deze initiatieven en om de uitvoering ervan te vergemakkelijken, zal mijn administratie een herziening van de huidige regelgeving uitvoeren.

Tot slot zal ik er ook voor zorgen dat het beleid om de veiligheid van het spoorvervoer te garanderen voortdurend wordt bijgestuurd om het hoofd te bieden aan nieuwe bedreigingen, waaronder die met betrekking tot de veiligheid van de netwerken en de informatiesystemen van de NMBS en Infrabel.

2. Wegverkeer

• **Het aantal verkeersdoden drastisch verminderen**

Hoewel de cijfers voor verkeersdoden in de eerste helft van 2020 een verbetering laten zien ten opzichte van vorig jaar, mag niet worden vergeten dat dit jaar werd gekenmerkt door de coronacrisis en de daaruit voortvloeiende afname van het aantal verplaatsingen.

Als we iets verder teruggaan in de tijd, zien we dat het aantal verkeersdoden tussen 2018 en 2019 sterk is toegenomen (+ 7 %). Met 646 verkeersdoden in 2019 is België ver verwijderd van de doelstelling die het zich voor 2020 had gesteld, namelijk maximaal 420 verkeersdoden. En zelfs met de coronacrisis mogen we dit jaar geen wonder verwachten. Uit de cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer blijkt al dat er in de eerste

la sécurité routière indiquent déjà un nombre supérieur de personnes tuées sur les routes au cours des six premiers mois qu'au cours du premier semestre 2018. En termes de tués par million d'habitants, la Belgique se classe année après année au-dessus de la moyenne européenne (c'est-à-dire moins bien) avec 56 vies perdues par million d'habitants pour une moyenne européenne de 51 tués sur les routes. C'est bien simple, seuls 11 pays sur 31 font moins bien que nous. La Belgique a décidément une grande marge de progression en matière de sécurité sur la route!

C'est pourquoi je compte mettre tout en œuvre au cours de la présente législature pour remettre la Belgique sur la voie d'une meilleure sécurité routière. J'amènerai l'État fédéral à s'aligner sur l'objectif de réduction du nombre victimes sur les routes que la Commission européenne² et, plus récemment, les Nations Unies³, se sont fixés, à savoir une réduction du nombre de tués sur les routes de 50 % en 2030 par rapport à 2020. Et la réduction du nombre de blessés graves devrait suivre la même tendance. Cette préoccupation se traduira dans les missions confiées à VIAS et dans la composition des organes consultatifs chargés d'accompagner son travail.

• **Organiser des États généraux de la sécurité routière**

S'agissant d'un objectif qui doit mobiliser l'ensemble de la société belge, je convoquerai, dès que possible compte tenu de la situation sanitaire, de nouveaux **États généraux de la Sécurité routière**. Il est évident qu'une attention particulière devra y être accordée aux usagers actifs de la route: cyclistes, piétons et autres utilisateurs de monoroues ou trottinettes. Et il me semble aussi indispensable de désormais concevoir une approche de la sécurité routière qui prenne en compte les objectifs de développements durable des Nations Unies, en particulier les *SDG's* 3.6 et 11.2.

Bien entendu, les partenaires publics fédéraux (service de police et justice) et régionaux (ministres régionaux de la Mobilité et leur administration) de même que les autres membres de la Commission fédérale pour la Sécurité routière, comme les acteurs associatifs et représentants des usagers de la route, seront intimement associés à cette démarche de réflexion et de construction de solutions novatrices, qui s'inspirera également d'expériences étrangères.

² EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards "Vision Zero", 19/06/2019.

³ Résolution adoptée par l'Assemblée générale le 31 août 2020 relative à l'amélioration de la sécurité routière mondiale.

zes maanden meer mensen op de weg zijn omgekomen dan in de eerste helft van 2018. Wat het aantal doden per miljoen inwoners betreft, staat België jaar na jaar boven het Europese gemiddelde (d.w.z. slechter) met 56 doden per miljoen inwoners bij een Europees gemiddelde van 51 verkeersdoden. Het is heel eenvoudig, slechts 11 van de 31 landen doen het minder goed dan wij. België heeft zeker nog veel ruimte voor verbetering op het gebied van de verkeersveiligheid!

Daarom ben ik van plan om tijdens deze zittingsperiode mijn uiterste best te doen om België op weg te helpen naar een betere verkeersveiligheid. Ik zal de Federale Staat in overeenstemming brengen met de doelstelling voor het terugdringen van het aantal verkeersdoden die de Europese Commissie² en, meer recentelijk, de Verenigde Naties³, zich hebben gesteld, namelijk een vermindering met 50 procent van het aantal verkeersdoden in 2030 ten opzichte van 2020. De vermindering van het aantal ernstig gewonden zou bovendien dezelfde trend moeten volgen. Deze zorg zal tot uiting komen in de taken die aan VIAS zijn toevertrouwd en in de samenstelling van de adviesorganen verantwoordelijk voor de begeleiding van de werkzaamheden van VIAS.

• **Organisatie van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid**

Aangezien dit een doelstelling is die de hele Belgische samenleving moet mobiliseren, zal ik, gezien de gezondheidssituatie, zo snel mogelijk nieuwe **Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid** bijeenroepen. Het is duidelijk dat er bijzondere aandacht zal moeten worden besteed aan de actieve weggebruikers: fietsers, voetgangers en andere gebruikers van eenwielers of steps. Ik ben ook van mening dat het nu van essentieel belang is om een benadering van de verkeersveiligheid te ontwikkelen die rekening houdt met de doelstellingen van de Verenigde Naties op het gebied van duurzame ontwikkeling, met name de doelstellingen van de *SDG's* 3.6 en 11.2.

Uiteraard zullen de federale (politie en justitie) en regionale (gewestelijke ministers van Mobiliteit en hun administraties) overheidspartners, evenals de andere leden van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid, zoals verenigingen en vertegenwoordigers van de weggebruikers, nauw worden betrokken bij dit denkproces en bij het opstellen van innovatieve oplossingen, waarbij ook gebruik zal worden gemaakt van buitenlandse ervaringen.

² EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards "Vision Zero", 19/06/2019.

³ Resolutie van de Algemene vergadering van 31 augustus 2020 over de verbetering van de mondiale verkeersveiligheid.

Ces États généraux devront déboucher sur des recommandations concrètes, idéalement accompagnées d'indicateurs clés de performance, et constituer une feuille de route dans la lutte contre la mortalité routière.

• *Lutter contre la récidive et l'impunité*

Conformément à l'accord de gouvernement, les États généraux devront nous permettre de fixer des objectifs en matière de contrôle, sachant que l'ambition est à terme qu'un conducteur sur trois soit contrôlé chaque année quant à la vitesse, la consommation d'alcool et de drogues, le port de la ceinture de sécurité et l'usage du portable au volant.

Les chiffres des différentes mesures d'attitude réalisées indiquent que le conducteur belge pêche par un excès de tolérance par rapport à certains comportements problématiques en terme de sécurité routière. Même si c'est loin d'être une nouveauté, la conduite sous influence ou à une vitesse excessive ou inadaptée constituent toujours des causes majeures d'accidents.

C'est pourquoi la problématique de la récidive devra faire l'objet d'une attention soutenue et de mesures concrètes.

Le **permis à points** a déjà fait l'objet d'une étude de faisabilité il y a deux ans. Comme le gouvernement s'y est engagé, cette étude sera affinée en fonction des résultats que ce système donne dans d'autres pays et les modalités de sa mise en œuvre seront réfléchies avec le ministre de la Justice, avec l'objectif de lutter efficacement contre la récidive et l'impunité des infractions routières.

Mais je ne souhaite toutefois pas me limiter à cette option. C'est pourquoi mes services analyseront également d'autres pistes permettant de prendre la **récidive** en compte dès le stade de la perception immédiate pour les infractions les plus problématiques en terme de sécurité routière.

• *Développer des sanctions alternatives*

Dans ce cadre, je souhaiterais également étudier la possibilité de développer davantage les **sanctions alternatives**, telles que des formations, le cas échéant obligatoires, qui présentent de meilleurs effets sur le long terme que des amendes classiques. Et cela tant au stade de la perception immédiate que dans le cadre des conditions imposées pour la réintégration du droit de conduire après une déchéance. La collaboration des différents départements fédéraux (Justice et Police) et régionaux concernés sera évidemment cruciale mais

Deze Staten-Generaal zullen tot concrete aanbevelingen moeten leiden, idealiter vergezeld van belangrijke prestatie-indicatoren, en een routekaart in de strijd tegen verkeersdoden moeten vormen.

• *Bestrijding van recidive en straffeloosheid*

In overeenstemming met het regeerakkoord zullen de Staten-Generaal ons in staat moeten stellen doelen te stellen op het gebied van de handhaving, met in het achterhoofd dat het de ambitie is om uiteindelijk elk jaar één op de drie automobilisten te controleren op snelheidsovertredingen, alcohol- en drugsgebruik, het dragen van de veiligheidsgordel en het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur.

De cijfers van de verschillende uitgevoerde houdingsmetingen geven aan dat de Belgische automobilisten overmatig tolerant zijn ten aanzien van bepaalde problematische gedragingen op het gebied van de verkeersveiligheid. Ook al is dit verre van nieuw, rijden onder invloed of met een te hoge of ongeschikte snelheid is nog steeds een belangrijke oorzaak van ongevallen.

Daarom zal het probleem van de recidive het onderwerp moeten zijn van blijvende aandacht en concrete maatregelen.

De **puntenrijbewijs** was twee jaar geleden al onderwerp van een haalbaarheidsstudie. Zoals de regering heeft toegezegd, zal deze studie worden verfijnd in het licht van de resultaten die dit systeem in andere landen oplevert en de modaliteiten van de uitvoering ervan zullen worden besproken met de minister van Justitie, met het oog op een doeltreffende bestrijding van recidive en straffeloosheid voor verkeersovertredingen.

Ik wil me echter niet beperken tot deze optie. Daarom zullen mijn diensten ook andere opties analyseren om rekening te houden met **recidive** vanaf het stadium van onmiddellijke inningen voor de meest problematische overtredingen op het gebied van de verkeersveiligheid.

• *Ontwikkelen van alternatieve sancties*

In dit verband wil ik ook de mogelijkheid onderzoeken om **alternatieve straffen** verder te ontwikkelen, zoals opleidingen, al dan niet verplicht, die betere langetermijneffecten hebben dan de traditionele boetes. Dit zowel in het stadium van de onmiddellijke inning als in het kader van de voorwaarden die worden gesteld aan het herstel van het recht tot sturen na een verklaring van verval van dit recht. De samenwerking tussen de verschillende betrokken federale (Justitie en Politie) en gewestelijke diensten zal uiteraard cruciaal zijn, maar is

est réellement nécessaire au regard des objectifs par-tagés de diminution de l'insécurité routière et du nombre d'accidents graves.

La lutte contre la récidive ne pourra produire ses effets que si la capacité de contrôle des services de police peut être renforcée, spécialement en ce qui concerne les comportements les plus accidentogènes, comme la conduite sous influence, la vitesse ou l'utilisation du smartphone au volant. Dans ce cadre, le déploiement de nouvelles **technologies** permettant de détecter ces comportements particulièrement problématiques, de même que le non-port de la ceinture de sécurité⁴, sera envisagé avec la Police et la Justice. L'influence sur la sécurité routière des systèmes de navigation qui informent de l'emplacement des radars et autres lieux de contrôle fera l'objet d'une étude, à l'issue de laquelle les mesures adéquates pourront être prises.

• *Poursuivre les contrevenants transfrontaliers*

Finalement, je souhaite parachever les procédures mises en place en ce qui concerne la poursuite des contrevenants transfrontaliers, en concertation avec la Justice, la Police et les Régions. À cette fin, mes services continueront à plaider auprès des instances européennes pour un élargissement des finalités de la directive "**Crossborder**" 2015/413. Le traitement égal des contrevenants étrangers et belges en matière d'infraction de stationnement ou d'accès aux zones à basse émission, par exemple, devrait constituer un objectif commun.

• *Favoriser les modes de déplacement actifs et le transfert modal*

Parmi les déplacements les plus respectueux de l'environnement figurent bien entendu les modes actifs, comme la marche ou le vélo. Au niveau belge, une trop grande part des courts déplacements se fait encore aujourd'hui en voiture. Nous devons, État fédéral, Régions et communes, main dans la main, continuer à développer le cadre qui permettra d'opérer un véritable transfert modal.

⁴ D'après la dernière mesure de comportement de Vias, le taux de port de la ceinture de sécurité à l'avant est de 95 % (en 2018) et à l'arrière de 86 %. Selon les dernières estimations, la ceinture réduirait le risque de blessures mortelles ou graves de 60 % à l'avant et de 44 % à l'arrière de la voiture. On estime par ailleurs que 13 tués, 53 blessés graves et 436 blessés légers pourraient être évités chaque année si tous les conducteurs et passagers s'attachaient

echt noodzakelijk met het oog op de gemeenschappelijke doelstellingen om de verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal ernstige ongevallen te verminderen.

De bestrijding van recidive kan alleen effect sorteren als de controlecapaciteit van de politiediensten kan worden versterkt, met name ten aanzien van het meest ongevalgevoelige gedrag, zoals rijden onder invloed, overmatige snelheid of het gebruik van smartphones achter het stuur. In deze context zal de inzet van nieuwe **technologieën** om dit bijzonder problematische gedrag op te sporen, evenals het niet gebruiken van veiligheidsgordels⁴, samen met de politie en justitie worden overwogen. De invloed op de verkeersveiligheid van navigatiesystemen die informatie verschaffen over de locatie van radars en andere controlepunten zal worden bestudeerd, waarna passende maatregelen kunnen worden genomen.

• *Vervolg van grensoverschrijdende overtreeders*

Tot slot wil ik in overleg met de rechterlijke macht, de politie en de Gewesten de laatste hand leggen aan de opgestarte procedures voor de vervolging van grensoverschrijdende overtreeders. Daarom zullen mijn diensten blijven pleiten bij de Europese autoriteiten voor een verbreding van de doelstellingen van de richtlijn 2015/413 "**Crossborder**". De gelijke behandeling van buitenlandse en Belgische overtreeders, bijvoorbeeld met betrekking tot parkeermisdrijven of de toegang tot lage-emissiezones, zou een gemeenschappelijke doelstelling moeten zijn.

• *Bevorderen van actieve vervoerswijzen en modal shift*

Tot de meest milieuvriendelijke verplaatsingsvormen behoren natuurlijk de actieve vervoerswijzen, zoals lopen en fietsen. In België worden nog te veel korte ritten met de auto gemaakt. Wij, de Federale Staat, de gewesten en de gemeenten, moeten hand in hand het kader blijven ontwikkelen dat een echte modal shift mogelijk maakt.

⁴ Volgens de laatste gedragsstudie van Vias is het gebruik van de veiligheidsgordel aan de voorzijde 95 % (in 2018) en aan de achterzijde 86 %. Volgens de laatste schattingen zou de gordel het risico op dodelijke of ernstige verwondingen met 60 % aan de voorzijde en 44 % aan de achterzijde van de auto verminderen. Bovendien zouden naar schatting 13 doden, 53 zwaargewonden en 436 kleine verwondingen per jaar kunnen worden voorkomen als alle bestuurders en passagiers veiligheidsgordels zouden dragen.

• *Revoir le code de la route*

Le **code de la route** sera revu en fonction de ce nouveau paradigme. En dialogue avec les Régions, cet arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 sera modernisé afin que les règles qu'il contient soit cohérentes, compréhensibles par le plus grand nombre et mieux adaptés aux usagers actifs. Mon souhait le plus vif est de parvenir à proposer, avec les régions, une nouvelle réglementation de la circulation qui permettra de réorganiser efficacement le partage de la voie publique afin que tous les **modes de déplacement actifs** y trouvent leur compte. Que chaque citoyen ou citoyenne ait la réelle possibilité de se déplacer partout (ou presque), à pied ou à vélo dans des conditions optimales de sécurité devrait faire partie du socle des droits acquis au sein de notre société; et cela pour chaque usager de la voie publique, du plus vulnérable au plus "motorisé".

Je serai à l'écoute des autorités régionales quant à la manière d'intégrer les nouvelles formes de mobilité dans le code de la route ou favoriser plus largement les déplacements à vélo, via la création de cycloroutes en collaboration avec les Régions, notamment dans le cadre de Belris avec la Région de Bruxelles-Capitale.

• *Favoriser la mobilité partagée*

De même, je travaillerai activement au soutien aux plateformes de partage de véhicules, de cycles ou d'autre moyens de déplacement entre particuliers.

Depuis quelques années, le concept de **mobilité partagée** connaît un véritable engouement grâce, entre autres, à l'avènement des nouvelles technologies. Ce concept s'inscrit plus largement dans celui de l'économie collaborative, qui a pour conséquence une nouvelle façon d'envisager la mobilité comme en service ou via le partage, plutôt que via la propriété de moyens de déplacement.

Qu'il s'agisse de systèmes de covoiturage pour faciliter la mise en relation d'utilisateurs pour un déplacement domicile-travail, de services de véhicules (voitures, scooters, vélos ou trottinettes) partagés, de la création de "hubs multimodaux", ces concepts se développent de façon spectaculaire et offrent de nouvelles perspectives aux politiques de mobilité. Ils peuvent contribuer à apporter des solutions clés-sur-porte et favorisent ainsi une mobilité rationnelle, partagée et avantageuse financièrement et environnementalement, au bénéfice de tous.

• *Herziening van de wegcode*

De **wegcode** zal worden herzien in het licht van dit nieuwe paradigma. Het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 zal worden gemoderniseerd in samenspraak met de Gewesten, zodat de regels die erin zijn opgenomen consistent en begrijpelijk zijn voor zoveel mogelijk burgers, en beter aangepast aan actieve gebruikers. Het is mijn vurige wens om samen met de gewesten nieuwe verkeersregels voor te stellen die het mogelijk maken het delen van de openbare weg op efficiënte wijze te reorganiseren, zodat alle **actieve vervoerswijzen** ervan kunnen profiteren. Het feit dat elke burger de reële mogelijkheid moet hebben om zich overal (of bijna overal), te voet of met de fiets, in optimale veiligheidsomstandigheden te verplaatsen, moet deel uitmaken van de basis van verworven rechten binnen onze samenleving; en dit voor elke gebruiker van de openbare weg, van de meest kwetsbare tot de meest "gemotoriseerde".

Ik zal naar de gewestelijke autoriteiten luisteren over hoe we nieuwe vormen van mobiliteit kunnen integreren in de verkeersregels of hoe we meer verplaatsingen per fiets kunnen stimuleren, met name door in samenwerking met de gewesten fietsroutes aan te leggen, in het bijzonder in het kader van Beliris met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

• *Bevordering van gedeelde mobiliteit*

Op dezelfde manier zal ik actief werken aan de ondersteuning van platforms voor het delen van voertuigen, fietsen of andere verplaatsingsmiddelen tussen particulieren.

De afgelopen jaren is het concept van **gedeelde mobiliteit** zeer populair geworden, onder andere door de komst van nieuwe technologieën. Dit concept maakt meer in het algemeen deel uit van de collaboratieve economie, wat leidt tot een nieuwe manier om mobiliteit te beschouwen als een dienst of via het delen, in plaats van via het bezit van reismiddelen.

Of het nu gaat om carpoolingsystemen om de verbinding van gebruikers voor een woon-werkreis te vergemakkelijken, gedeelde voertuigdiensten (auto's, scooters, fietsen of steps), of het creëren van "multimodale knooppunten", deze concepten ontwikkelen zich spectaculair en bieden nieuwe perspectieven voor het mobiliteitsbeleid. Zij kunnen bijdragen aan het bieden van kant-en-klare oplossingen en zo rationele, gedeelde en financieel en ecologisch gunstige mobiliteit ten gunste van iedereen bevorderen.

En concertation avec les acteurs du secteur, je prendrai toutes les initiatives utiles afin de permettre à ces projets de se structurer et de se développer comme autant d'alternatives à un modèle de mobilité centré sur l'automobile comme propriété individuelle et unique mode de déplacement de la famille ou du travailleur.

• *Agir contre l'agressivité*

En matière de cohabitation sur la voie publique, je suis préoccupé par les démonstrations **d'agressivité** entre usagers qui tendent à se manifester, notamment depuis que la crise du coronavirus a entraîné l'augmentation de la pratique du vélo. Les déplacements à vélo et à pied rendent des services indéniables à la collectivité en termes de coûts, de santé publique, de qualité de vie, d'environnement, de sécurité routière, de lien social et de dynamisme des commerces locaux. J'espère que cette législature permettra d'accroître l'adhésion de toutes et tous à ces constats. Je demanderai au SPF Mobilité et Transports de réfléchir à la possibilité d'informer au mieux nos concitoyens sur le but et raisons des politiques mises en œuvre.

• *Soutenir l'usage du vélo*

L'accord du gouvernement fédéral prévoit une série de mesures qui visent à faciliter les déplacements à vélo et à stimuler le shift modal vers ce moyen de transport. Il prévoit notamment que les travailleurs qui font le trajet de leur domicile à leur lieu de travail à vélo ou avec un vélo électrique recevront une indemnité "vélo", dans le respect de la concertation sociale. Je m'assurerai de la mise en œuvre de cet engagement en concertation avec le ministre de l'Emploi et avec le ministre des Finances. Étant donné que la mobilité vélo et l'aménagement du territoire tombent principalement sous la compétence d'autres niveaux politiques (régionaux, provinciaux et communaux), une approche créative et collaborative sera utilisée pour atteindre cet objectif.

Il me semble en tout cas indispensable d'accorder un rôle important au vélo dans la politique fédérale de mobilité et de se focaliser sur les objectifs suivants:

— inviter mes collègues du gouvernement à développer des actions favorables au vélo dans le cadre de leurs compétences, qu'elle soient fiscales (déductibilité fiscale, TVA, ...) ou autres (sécurité, ...);

— développer une vision vélo prononcée au sein de la SNCB (stationnement sécurisé aux gares, possibilité d'emporter son vélo dans le train facilement, intermodalité) et la fixer dans le nouveau contrat de gestion; pour ce faire, je souhaite notamment renforcer le dialogue

In overleg met de actoren in de sector zal ik alle nuttige initiatieven nemen om deze projecten te structureren en te ontwikkelen als alternatief voor een mobiliteitsmodel dat gericht is op de auto als enig en individueel eigendom en het enige vervoermiddel voor het gezin of de werknemer.

• *Tegen agressiviteit*

Wat betreft het samenleven op de openbare weg maak ik me zorgen over de toonbeelden van **agressiviteit** tussen de weggebruikers, vooral omdat de coronacrisis heeft geleid tot een toename van het fietsen. Verplaatsingen met de fiets en te voet leveren onmiskenbare diensten aan de gemeenschap op het gebied van kosten, volksgezondheid, levenskwaliteit, milieu, verkeersveiligheid, sociale banden en de dynamiek van plaatselijke detailhandels, verkeersveiligheid, sociale samenhang en dynamisme van lokale bedrijven. Ik hoop dat deze zittingsperiode het mogelijk maakt de steun van iedereen voor deze vaststellingen te vergroten. Ik zal de FOD Mobilité en Vervoer vragen na te gaan hoe we onze medeburgers het best kunnen informeren over het doel en de redenen van het gevoerde beleid.

• *De fiets ondersteunen*

Het federale regeerakkoord voorziet in een reeks maatregelen om verplaatsingen met de fiets te vergemakkelijken en een modale shift naar dit vervoermiddel te stimuleren. In het bijzonder wordt bepaald dat werknemers die zich met de fiets of elektrische fiets van huis naar het werk verplaatsen, een "fiets"-vergoeding krijgen, in overeenstemming met de sociale dialoog. Ik zal in overleg met de minister van Werkgelegenheid en de minister van Financiën toezien op de uitvoering van deze toezegging. Aangezien fietsmobiliteit en ruimtelijke ordening voornamelijk onder de bevoegdheid van andere politieke niveaus (gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk) vallen, zal dit doel een creatieve en op samenwerking gerichte aanpak vereisen.

In ieder geval denk ik dat het essentieel is om de fiets een belangrijke rol te geven in het federale mobiliteitsbeleid en zich te richten op de volgende doelstellingen:

— mijn collega's van de regering uit te nodigen om binnen het kader van hun bevoegdheden fietsvriendelijke acties te ontwikkelen, of het nu gaat om fiscale (fiscale aftrekbaarheid, BTW, enz.) of andere (veiligheid, enz.);

— een uitgesproken fietsvisie te ontwikkelen binnen de NMBS (veilig parkeren in de stations, mogelijkheid om gemakkelijk de fiets meenemen in de trein, intermodaliteit) en deze vast te leggen in het nieuwe beheerscontract; Daartoe wil ik de dialoog tussen de NMBS en

entre la SNCB et diverses associations d'utilisateurs et fédérations du secteur de la mobilité active et durable et améliorer les formats de concertation existants comme le groupe de travail vélo au sein du SPF Mobilité et Transports, réactiver la plate-forme fédérale intermobilité; et pour donner un exemple concret, que les trains de nuit (Bruxelles-Vienne, par exemple), prévoient des aménagements pour le transport de vélos;

— développement d'un registre national des vélos pour lutter contre le vol de vélos en s'appuyant sur l'expertise de la police fédérale, tout en veillant à la complémentarité technique intégrale avec le système régional bruxellois *MyBike* actuel et les deux systèmes à venir en Wallonie et en Flandre.

Je tiens aussi à assurer une bonne collaboration et un échange de connaissances avec les Régions. Je financerai et valoriserai des études, sur les causes d'accidents qui incluent les piétons et les cyclistes et j'organiserai, en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports et Vias, des journées d'études thématiques sous forme d'échange entre experts et les autres niveaux politiques.

• Améliorer la sécurité des véhicules motorisés

En ce qui concerne la **sécurité des véhicules**, mon intention est que la Belgique adopte dans les forums internationaux la position la plus volontariste possible dans le déploiement de nouveaux systèmes de sécurité. Le SPF Mobilité et Transports est actif dans deux groupes de travail de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE), à savoir le *Global Forum for Road Traffic Safety* (WP.1), qui veille à l'harmonisation des règles de circulation internationale, et le *World Forum for the harmonization of vehicle regulations* (WP29), chargé d'intégrer les innovations technologiques des véhicules afin de les rendre plus sûrs et respectueux de l'environnement.

Les mêmes efforts seront menés dans le cadre de la mise en œuvre du règlement européen 2019/2144 "*General Safety Regulation*". Le déploiement de technologies favorables à une plus grande sécurité pour tous les usagers, et en particulier les piétons et les cyclistes, comme par exemple l'*Advanced Emergency Braking System* (qui permet au véhicule de freiner automatiquement en cas de risque de collision avec un usager vulnérable) ou les systèmes de suppression des angles morts, devrait faire l'objet, avec l'appui des États, dont la Belgique, de règles européennes contraignantes dans les meilleurs délais (par défaut, en 2022 pour les nouveaux modèles de véhicules et en

verschillende gebruikersverenigingen en -federaties in de sector van de actieve en duurzame mobiliteit versterken en de bestaande overlegformats zoals de fietswerkgroep binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer verbeteren, en het federaal intermobiliteitsplatform reactiveren; en, om een concreet voorbeeld te geven, het zou een mooi voorbeeld zijn dat de nachttreinen van Brussel naar Wenen een fietsvervoermogelijkheid voorzien;

— ontwikkeling van een nationaal fietsregister ter bestrijding van fietsendiefstal, waarbij gebruik wordt gemaakt van de expertise van de federale politie en tegelijkertijd wordt gezorgd voor volledige technische complementariteit met het huidige Brusselse gewestelijke *MyBikes* systeem en de twee toekomstige systemen in Wallonië en Vlaanderen.

Ik wil ook zorgen voor een goede samenwerking en kennisuitwisseling met de gewesten. Ik ben onder meer van plan om studies te financieren en te bevorderen, met name over de oorzaken van ongevallen waarbij voetgangers en fietsers betrokken zijn, en ook om, in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer en Vias, thematische studiedagen te organiseren in de vorm van uitwisselingen tussen deskundigen en de andere politieke niveaus.

• Verbetering van de veiligheid van motorvoertuigen

Wat betreft de **veiligheid van voertuigen** betreft, is het mijn bedoeling dat België zich in internationale fora zo proactief mogelijk opstelt bij de invoering van nieuwe veiligheidssystemen. De FOD Mobiliteit en Vervoer is actief in twee werkgroepen van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE), namelijk het *Global Forum for Road Traffic Safety* (WP.1), dat zorgt voor de harmonisatie van de internationale verkeersregels, en het *World Forum for the harmonization of vehicle regulations* (WP29), dat verantwoordelijk is voor de integratie van technologische innovaties in voertuigen om ze veiliger en milieuvriendelijker te maken.

Dezelfde inspanningen zullen worden geleverd in het kader van de tenuitvoerlegging van de Europese Verordening 2019/2144 "*General Safety Regulation*". De invoering van technologieën die de veiligheid van alle gebruikers, met name voetgangers en fietsers, bevorderen, zoals het *Advanced Emergency Braking System* (dat het voertuig in staat stelt automatisch te remmen als er een risico op een aanrijding met een kwetsbare gebruiker bestaat) of het systeem dat dode hoek wegwerkt, moet, met de steun van de staten, waaronder België, zo snel mogelijk worden onderworpen aan bindende Europese regels (standaard in 2022 voor nieuwe voertuigmodellen en in 2024 voor nieuwe voertuigen). Ik ben dan ook

2024 pour les nouveaux véhicules). Je me réjouis par conséquent que la technologie ISA (*intelligent speed adaptation*, qui avertit le conducteur lorsqu'il dépasse une limitation de vitesse) soit installée dans la plupart des véhicules dès 2022.

• **Réduire l'impact environnemental des déplacements routiers**

Pour réaliser les objectifs climatiques du gouvernement, il est fondamental de diminuer à la fois le nombre de voitures en circulation et leur impact environnemental individuel.

L'accord de gouvernement reprend une série de mesures et de chantiers importants dans cette perspective:

- Suppression progressive de la vente de véhicules qui ne répondent pas à la norme de zéro émission.
- Mise en place d'un cadre permettant le développement d'un budget mobilité octroyé par l'employeur pour les travailleurs ne disposant pas d'une voiture de société.
- Neutralité carbone pour les voitures de société d'ici 2026.

Je participerai activement à ces chantiers en collaboration avec les autres membres du gouvernement, notamment le ministre des Finances.

Au-delà de ces aspects, d'autres actions seront menées pour contribuer à la réduction de leurs **émissions polluantes des véhicules** (CO₂, NO_x et particules fines). Le scandale du *dieselgate* a mis en évidence une série de dysfonctionnements sur lesquels les autorités peuvent agir. Dans l'immédiat, je ferai rentrer en vigueur l'arrêté royal relatif à la surveillance du marché qui met en œuvre le règlement européen 2018/858. Cette réglementation permettra à mes services de vérifier que les véhicules (pièces, systèmes et composants) qui sont mis sur le marché correspondent bien au modèle qui a été homologué. Des contrôles administratifs et des tests en laboratoire permettront de vérifier, entre autres, la conformité des véhicules avec les normes d'émissions au moment où ils seront mis en vente, par exemple chez un concessionnaire ou un distributeur.

Par ailleurs, je continuerai, grâce au soutien actif du SPF Mobilité et Transports et en phase avec le SPF Santé publique, à encourager la transition vers des véhicules plus propres dans la **réglementation technique** en soutenant des normes de produits toujours plus contraignantes au niveau de la Commission européenne. Le

verheugd dat de ISA-technologie (*intelligent speed adaptation*, die de bestuurder waarschuwt wanneer hij een snelheidslimiet overschrijdt) vanaf 2022 in de meeste voertuigen zal worden geïnstalleerd.

• **Vermindering van de milieu-impact van het wegverkeer**

Om de klimaatdoelstellingen van de regering te bereiken is het van fundamenteel belang om zowel het aantal auto's op de weg als hun individuele impact op het milieu te verminderen.

Het regeerakkoord bevat in dit verband een reeks belangrijke maatregelen en projecten:

- Geleidelijke stopzetting van de verkoop van niet-zero-emissiewagens.
- Creatie van een kader voor de ontwikkeling van een mobiliteitsbudget dat door de werkgever wordt toegekend aan werknemers die niet over een bedrijfswagen beschikken.
- Koolstofneutraliteit voor bedrijfswagens tegen 2026.

Ik zal actief deelnemen aan deze projecten in samenwerking met andere leden van de regering, met name de minister van Financiën.

Naast deze aspecten zullen andere acties worden uitgevoerd om bij te dragen aan de vermindering van de **vervuilende uitstoot van voertuigen** (CO₂, NO_x en fijn stof). Het *dieselgate*-schandaal heeft een reeks dysfuncties aan het licht gebracht waarop de autoriteiten kunnen ingrijpen. In de nabije toekomst zal ik het Koninklijk Besluit betreffende het markttoezicht, dat de Europese Verordening 2018/858 implementeert, in werking stellen. Deze reglementering zal mijn diensten in staat stellen te controleren of de voertuigen (onderdelen, systemen en componenten) die op de markt worden gebracht, overeenstemmen met het goedgekeurde model. Er zullen administratieve controles en laboratoriumtests worden uitgevoerd om onder andere na te gaan of de voertuigen aan de emissienormen voldoen wanneer ze op de markt worden gebracht, bijvoorbeeld bij een dealer of distributeur.

Bovendien zal ik, met de actieve steun van de FOD Mobilité en Vervoer en in overeenstemming met de FOD Volksgezondheid, de overgang naar schonere voertuigen in de **technische reglementering** blijven aanmoedigen door steeds dwingender productnormen op het niveau van de Europese Commissie te ondersteunen.

travail réalisé sur ce plan concernera l'abaissement du facteur de conformité pour l'homologation des véhicules. Le facteur de conformité définit l'écart autorisé entre la limite des émissions réglementaires mesurées au cours des tests en laboratoire et les valeurs observées lorsque le véhicule est conduit dans des conditions réelles.

Je plaiderai aussi pour la suppression du paramètre d'utilité qui permet aux constructeurs de véhicules plus lourds de bénéficier d'un plafond d'émissions de CO₂ plus élevé compte tenu du poids moyen de leur flotte. Il ressort effectivement clairement de différentes études que la difficulté que nous avons à agir sur les émissions liées aux véhicules est la conséquence directe d'un accroissement constant du poids des voitures. Cette tendance ayant des effets délétères en termes de pollution (notamment en termes de particules fines, même pour les véhicules électriques) mais également de sécurité des autres usagers, il est capital d'œuvrer à son inversion.

Je souhaite que soit également pris en compte l'ensemble du cycle de vie des véhicules (*Life Cycle Analysis*) et, dans l'intervalle, de leur masse, dans toute décision orientant les consommateurs vers des modes de propulsions alternatifs. Dans cette optique, je souhaite aussi demander à Vias de se pencher sur la question de l'obsolescence des véhicules électriques, le but étant que le secteur ne pousse pas les acheteurs à remplacer trop vite ces véhicules. Plusieurs moyens doivent être envisagés, comme par exemple le conditionnement d'éventuelles aides à l'achat ou d'une réduction de la TVA ou la limitation de l'amortissement dans les comptes des entreprises.

Toutes les actions orientées vers des véhicules moins polluants devront être appuyées par une politique **fiscale** qui encouragera les investissements environnementaux du secteur des transports et découragera les actions moins vertueuses. En collaboration avec le ministre des Finances et les Régions, la transition fiscale de la norme NEDC (qui était d'application avant le *Dieselgate*) vers la nouvelle norme WLTP (qui mesure plus fidèlement l'impact environnemental des voitures), le passage vers un régime fiscal pour véhicules hybrides rechargeables (PHEV) dans lequel les émissions de CO₂ ne sont pas sous-estimées et la révision de la définition des véhicules utilitaires (pick-up) devront être abordés.

• **Lutter contre le dumping social dans le transport routier**

En ce qui concerne le transport routier, la fraude et le dumping social exercent une influence négative sur la santé économique du secteur, le respect des conditions

De werkzaamheden op dit gebied hebben betrekking op de verlaging van de conformiteitsfactor voor de homologatie van voertuigen. De conformiteitsfactor bepaalt de toelaatbare afwijking tussen de tijdens laboratoriumtests gemeten wettelijke emissiegrenswaarde en de waarden die worden waargenomen wanneer met het voertuig onder reële omstandigheden wordt gereden.

Ik zal ook pleiten voor het schrappen van de nutsparameter die fabrikanten van zwaardere voertuigen in staat stelt te profiteren van een hoger CO₂-emissieplafond met het oog op het gemiddelde gewicht van hun wagenpark. Uit verschillende studies blijkt inderdaad dat de moeilijkheid om in te grijpen in verband met de uitstoot van voertuigen een direct gevolg is van de voortdurende toename van het gewicht van de auto's. Aangezien deze trend schadelijke gevolgen heeft in termen van vervuiling (vooral in termen van fijn stof, zelfs voor elektrische voertuigen), maar ook voor de veiligheid van andere gebruikers, is het van vitaal belang om te werken aan het omkeren van deze trend.

Ik zou ook graag zien dat de hele levenscyclus van voertuigen (*Life Cycle Analysis*), en in de tussentijd hun gewicht, in aanmerking wordt genomen bij elke beslissing die de consument in de richting van alternatieve manieren van aandrijving stuurt. In dit verband wil ik Vias ook vragen om de kwestie van de veroudering van elektrische voertuigen te onderzoeken, met als doel dat de sector de kopers niet te snel tot vervanging van deze voertuigen zou aanzetten. Verschillende middelen zijn denkbaar, zoals bijvoorbeeld het afhankelijk stellen van eventuele aankoopsteun of een verlaging van de BTW of de beperking van de afschrijving in de bedrijfsboekhouding.

Alle acties die gericht zijn op schonere voertuigen zullen moeten worden ondersteund door een **fiscaal** beleid dat milieuvriendelijke investeringen van de vervoerssector zal aanmoedigen en minder deugdzame acties zal ontmoedigen. In samenwerking met de minister van Financiën en de gewesten zal de fiscale overgang van het NEDC-norm (die van kracht was voor de *Dieselgate*) naar de nieuwe WLTP-norm (die de milieueffecten van auto's op het milieu nauwkeuriger meet), de overgang naar een fiscaal regime voor Plug-in Hybride Voertuigen (PHEV) waarbij de CO₂-uitstoot niet wordt onderschat en de herziening van de definitie van utilitaire voertuigen (pick-up) aan de orde moeten komen.

• **Bestrijding van sociale dumping in het wegvervoer**

Wat het wegvervoer betreft, hebben fraude en sociale dumping een negatieve invloed op de economische gezondheid van de sector, het respect voor de

de travail et la sécurité sur la route. Les compétences en matière de contrôle sont éclatées entre de trop nombreux acteurs. C'est pourquoi je souhaite que mon administration, en concertation avec le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale, le SPF Sécurité sociale, l'ONSS, les services des douanes, la police intégrée et les Régions, réactive les **protocoles** existants dans le but d'intensifier les contrôles et de mieux les cibler. Tant le transport de marchandises que de personnes doivent faire l'objet de l'attention et des moyens de contrôle nécessaires. Au plan européen, je plaiderai pour une révision des législations existantes, au profit des travailleurs détachés comme de notre économie intérieure.

Afin d'optimiser le travail des contrôleurs du SPF Mobilité et Transports, les procès-verbaux rédigés en entreprise et le long de la route seront intégrés dans le système de **PV électroniques** du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale.

Par ailleurs, le SPF Mobilité et Transports est un acteur du projet-pilote **e-CMR** visant à la **digitalisation de la "lettre de voiture"** à l'échelle Benelux en prévision de son extension à l'échelle européenne dans le cadre du règlement eFTI (*Electronic Freight and Transport Information*)⁵. Le déploiement de cette e-CMR permettra de réduire la charge administrative et donc le coût administratif pour les entreprises de transport.

• **Améliorer le service au citoyen**

À partir de 2021, les candidats conducteurs pourront introduire leur **demande de permis provisoire B en ligne** et ne devront plus se déplacer à la commune pour accomplir les premières démarches administratives. Des communes pilotes testeront l'application qui sera ensuite généralisée. Le citoyen ne devra plus se déplacer à la commune qu'au moment de retirer son permis. Dans un deuxième temps, cette simplification sera appliquée à tous les permis de conduire.

La demande en ligne pour obtenir une **dérogation du port de la ceinture** sera finalisée l'année prochaine. Une carte polycarbonate sera délivrée en lieu et place de l'attestation papier. La réglementation sera adaptée en ce sens fin 2021.

En ce qui concerne l'immatriculation, les motos qui auront déjà fait l'objet d'une immatriculation en Belgique

⁵ La lettre de voiture "CMR" précise, en vertu d'une convention internationale, les conditions contractuelles de chaque transport de marchandises et est établie en trois exemplaires: un pour l'expéditeur, un pour le transporteur et un pour le destinataire; l'exemplaire qui accompagne le chargement permet de vérifier qu'il n'y a pas de fraude. La e-CMR est en fait la lettre de voiture électronique.

arbeidsomstandigheden en de verkeersveiligheid. De handhavingsbevoegdheden zijn versnipperd over te veel actoren. Daarom zou ik willen dat mijn administratie, in overleg met de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, de FOD Sociale Zekerheid, de RSZ, de douanediens, de geïntegreerde politie en de gewesten, de bestaande **protocollen** reactiveert om de controles te intensiveren en beter te richten. Zowel het goederen- als het personenvervoer moeten de nodige aandacht en controlemiddelen krijgen. Op Europees niveau zal ik pleiten voor een herziening van de bestaande wetgeving, ten behoeve van de gedetacheerde werknemers alsook onze interne economie.

Om het werk van controleurs van de FOD Mobilité en Vervoer te optimaliseren, zullen de proces-verbalen die in de bedrijven en langs de weg worden opgesteld, worden geïntegreerd in het **systeem van elektronische PV's** van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg.

Daarnaast is de FOD Mobilité en Vervoer een speler in het proefproject **e-CMR, om de "vrachtbrief" te digitaliseren**, voor de hele Benelux, in afwachting van een Europese uitbreiding van de **elektronische vrachtbrief** in het kader van de eFTI-regeling (*Electronic Freight and Transport Information*)⁵. De inzet van deze e-CMR zal de administratieve lasten en daarmee de administratieve kosten voor de transportbedrijven verminderen.

• **Verbetering van de dienstverlening aan de burger**

Vanaf 2021 kunnen kandidaat-bestuurders een **voorlopig rijbewijs B online** aanvragen en hoeven ze zich niet meer naar de gemeente te verplaatsen om de eerste administratieve formaliteiten te vervullen. Pilotgemeenten zullen de toepassing testen, die dan veralgemeend zal worden. Burgers hoeven niet meer naar de gemeente te gaan tot het moment van intrekking van het rijbewijs. In een tweede fase zal deze vereenvoudiging worden toegepast op alle rijbewijzen.

De online aanvraag voor een **vrijstellingskaart voor de draagplicht van de veiligheidsgordel** zal volgend jaar worden afgerond. In plaats van het papieren certificaat wordt een polycarbonaatkaart afgegeven. De regels zullen daartoe eind 2021 worden aangepast.

Wat de inschrijving betreft, kunnen motorfietsen die reeds in België zijn ingeschreven, opnieuw worden

⁵ De vrachtbrief "CMR" vermeldt, overeenkomstig een internationaal verdrag, de contractuele voorwaarden van elk vervoer van goederen en is opgesteld in drie exemplaren: één voor de afzender, één voor de vervoerder en één voor de geadresseerde; het exemplaar dat de lading vergezelt, maakt het mogelijk om na te gaan of er geen sprake is van fraude. De e-CMR is eigenlijk de elektronische vrachtbrief.

pourront être réimmatriculées via la plateforme WebDIV grâce à leur préenregistrement dans le système de bpost.

3. *Transport aérien*

L'aviation est un domaine très important pour notre pays. Le nombre d'emplois directs et indirects que crée ce secteur en Belgique et son poids au niveau du PIB de notre pays sont conséquents. L'aviation est aussi la porte d'entrée internationale pour la Belgique en général et Bruxelles, capitale de l'Union Européenne, en particulier.

On ne peut, pour autant, nier l'incidence importante de ce mode de transport sur notre environnement que ce soit en termes de nuisances sonores, de rejet de particules fines ou d'émissions de CO₂. Je mettrai en oeuvre une approche volontariste en vue de limiter cet impact, tout en visant au respect des objectifs climatiques confirmés par l'accord de gouvernement (réduction de 55 % de nos émissions de CO₂ d'ici à 2030) et à l'amélioration de la qualité de vie des populations riveraines de nos aéroports. Dans cette logique, en tenant compte de l'impact sur l'économie et sans fausser l'équité des règles du jeu, je veillerai à la mise en oeuvre des engagements fixés dans l'accord de gouvernement, sur le principe du pollueur-payeur dans les secteurs aérien. À ce sujet, il est prévu que le gouvernement s'engagera au niveau européen et international en faveur de la révision de l'exonération actuelle de taxe sur le kérosène et qu'il plaidera contre les "sauts de puce".

• *Limiter les nuisances sonores*

Les nuisances sonores liées au trafic aérien constituent une préoccupation qui perdure depuis plusieurs décennies dans notre pays si densément peuplé. Sa complexité est très grande.

En effet, l'aéroport de Bruxelles-National se situe à la frontière des trois Régions et un grand nombre de communes bruxelloises, flamandes et wallonnes, souvent concurrentes dans leurs revendications, sont aussi concernées par son impact.

Le contentieux passé, la complexité institutionnelle de notre pays et le découpage des responsabilités ont créé une situation où les leviers permettant d'agir sur la problématique des nuisances sonores aériennes sont répartis entre les différents niveaux de pouvoirs et où il est, de ce fait, impossible pour le gouvernement fédéral d'agir seul et d'élaborer une solution globale sans l'avis et l'accord des Régions. Trouver cette solution nécessite un consensus des parties prenantes et fait appel au bon

ingeschreven via het WebDIV-platform dankzij hun preregistratie in het bpost-systeem.

3. *LUCHTVAART*

De luchtvaart is een zeer belangrijke sector voor ons land. Het aantal directe en indirecte arbeidsplaatsen dat door deze sector in België wordt gecreëerd en het gewicht ervan in het BBP van ons land zijn aanzienlijk. De luchtvaart is ook de internationale toegangspoort voor België in het algemeen en Brussel, de hoofdstad van de Europese Unie, in het bijzonder.

We kunnen echter niet ontkennen dat deze vervoerswijze een aanzienlijke invloed heeft op ons milieu, of het nu gaat om geluidsoverlast, de uitstoot van fijn stof of de uitstoot van CO₂. Ik zal een proactieve aanpak hanteren om deze impact te beperken, waarbij ik ernaar zal streven de klimaatdoelstellingen die in het akkoord van de regering zijn bevestigd, te respecteren (een vermindering van onze CO₂-uitstoot met 55 % tegen 2030) en om de levenskwaliteit van de mensen die in de buurt van onze luchthavens wonen, te verbeteren. In deze logica zal ik, rekening houdend met de gevolgen voor de economie en zonder het gelijke speelveld te verstoren, zorgen voor de uitvoering van de verbintenissen die zijn vastgelegd in de regeringsovereenkomst inzake het beginsel dat de vervuiler betaalt in de sectoren van het luchtvervoer. In dit verband wordt van de regering verwacht dat zij zich op Europees en internationaal niveau inzet voor de herziening van de huidige vrijstelling van de kerosinebelasting en zich uitspreekt tegen "vlooiensprongen".

• *Beperking van de geluidsoverlast*

De geluidshinder veroorzaakt door luchtverkeer is een zorg die in ons dichtbevolkte land al tientallen jaren bestaat. Het is een heel complexe problematiek.

De luchthaven Brussel-Nationaal ligt immers op de grens van de drie gewesten en een groot aantal Brusselse, Vlaamse en Waalse gemeenten, diens eis vaak op gespannen voet staan met elkaar, maakt zich ook zorgen over zijn impact.

De geschilpunten van het verleden, de institutionele complexiteit van ons land en de verdeling van de verantwoordelijkheden hebben geleid tot een situatie waarin de hefboomen voor de aanpak van het probleem van de door de luchtvaart veroorzaakte geluidshinder verdeeld zijn over de verschillende beleidsniveaus en waarin het voor de federale regering dus onmogelijk is om alleen op te treden en een globale oplossing uit te werken zonder het advies en de instemming van de gewesten. Het vinden

sens plutôt qu'à l'esprit de concurrence des différents gouvernements du pays.

Une concertation préalable entre ceux-ci devra, de ce fait être mise en œuvre afin de définir le cadre dans lequel la suite des travaux devra être menée afin d'aboutir à des solutions équilibrées. Outre les aspects politiques, institutionnels, de sécurité et de santé publiques, les impacts socio-économiques des décisions envisagées devront également être pris en compte. De plus, les difficultés conjoncturelles et la situation précaire que rencontre l'aviation suite à la crise du coronavirus⁶ demande aussi d'élaborer les solutions à implémenter avec une prudence renforcée, en étudiant minutieusement l'impact de chacune de celles-ci. Un dialogue régulier devra être entretenu avec les acteurs économiques et les acteurs sociaux.

Un même dialogue devra exister avec les citoyenne et citoyens concernés parce que riverains mais aussi avec les opérateurs aériens (compagnies aériennes et skeyes).

Afin d'avancer de manière cohérente et concertée dans la résolution de l'équation aérienne, **je prendrai l'initiative de créer une plateforme de discussion, d'information et d'échange réunissant l'ensemble des parties prenantes.** Elle sera un forum important permettant à chacun de s'exprimer, de suivre régulièrement l'évolution des travaux et de contribuer à l'émergence de solutions.

Aujourd'hui, l'absence de solutions concluantes, l'imbroglio politique régnant depuis des années autour de ce dossier, les craintes des acteurs de terrain de voir leurs activités mises en danger et les attentes des citoyen.ne.s non rencontrées malgré les nombreuses promesses faites ont concouru à créer un climat de défiance entre les différentes Régions, entre les Régions et l'État Fédéral mais aussi entre les citoyen.ne.s ou les acteurs de terrain et le monde politique.

⁶ Suite à la crise sanitaire du coronavirus, les vols de passagers à destination et en provenance de l'aéroport de Bruxelles-National ont fortement chuté depuis dès mars 2020 (environ 25 % durant la première semaine et environ 40 % durant la deuxième semaine du mois de mars) et une baisse de plus de 90 % est observée à partir de la seconde moitié du mois de mars jusqu'au début du mois de juin. Un léger regain a été observé à partir du mois de juillet mais les chiffres sont toujours très bas par rapport aux années précédentes (environ 65 % en deçà).

van een dergelijke oplossing vereist een consensus van de belanghebbenden en doet een beroep op het gezond verstand in plaats van op de concurrentiegeest van de verschillende regeringen van het land.

Voorafgaand overleg tussen hen zal daarom moeten worden gevoerd om het kader vast te stellen waarbinnen verdere werkzaamheden moeten worden verricht om tot evenwichtige oplossingen te komen. Naast de politieke, institutionele, veiligheids- en volksgezondheidsaspecten zal ook rekening moeten worden gehouden met de sociaal-economische gevolgen van de voorgenomen besluiten. De luchthaven Brussel-Nationaal genereert een aanzienlijk aantal directe en indirecte arbeidsplaatsen en is goed voor bijna 2 % van het BBP. Bovendien vereisen de conjuncturele moeilijkheden en de precare situatie waarmee de luchtvaart na de coronacrisis⁶ wordt geconfronteerd, dat de te implementeren oplossingen met meer voorzichtigheid worden uitgewerkt, door de impact van elk van deze oplossingen in detail te bestuderen. Er moet een regelmatige dialoog worden gevoerd met de economische en sociale actoren.

Dezelfde dialoog moet worden gevoerd met de burgers die betrokken partij zijn omdat zij in het gebied wonen, maar ook met de luchtvaartoperatoren (luchtvaartmaatschappijen en skeyes).

Om op coherente en gecoördineerde wijze vooruitgang te boeken bij het oplossen van de luchtvaartproblematiek, zal ik de initiatief nemen **een platform voor discussie, informatie en uitwisseling te creëren dat alle belanghebbenden bijeenbrengt.** Het zal een belangrijk forum zijn voor iedereen om zich uit te drukken, om de voortgang van de werkzaamheden regelmatig te volgen en om bij te dragen aan het ontstaan van oplossingen.

Het gebrek aan sluitende oplossingen, het politieke imbroglio dat al jaren rond deze kwestie heerst, de vrees van de betrokkenen op het terrein dat hun activiteiten in gevaar komen en de verwachtingen van de burgers die ondanks de vele gedane beloften niet worden ingelost, hebben ertoe bijgedragen dat er momenteel een klimaat van wantrouwen is ontstaan tussen de verschillende Gewesten, tussen de Gewesten en de Federale Staat, maar ook tussen de burgers of de betrokkenen op het terrein en de politieke wereld.

⁶ Als gevolg van de coronavirus-gezondheids crisis zijn de passagiersvluchten van en naar Brussels National Airport sinds maart 2020 sterk gedaald (ongeveer 25 % in de eerste week en ongeveer 40 % in de tweede week van maart) en wordt er een daling van meer dan 90 % waargenomen vanaf de tweede helft van maart tot begin juni. Vanaf juli werd een licht herstel vastgesteld, maar de cijfers zijn nog steeds zeer laag in vergelijking met voorgaande jaren (ongeveer 65 % lager).

Le rétablissement du dialogue autour de la création d'une telle plateforme sera une première réponse à ce besoin urgent d'un renouveau dans l'approche du dossier aérien.

Il est aussi important dans ce cadre de rappeler que ce dossier est un dossier dont les coûts directs et indirects sont conséquents. Que ce soit en termes de santé publique, de pollution atmosphérique ou encore de procédures judiciaires longues et lourdes, les coûts induits pour l'ensemble des parties prenantes et des gouvernements sont non-négligeables et devront être considérés à l'aune des investissements qui pourraient s'avérer nécessaires pour répondre aux attentes légitimes des familles impactées par les nuisances aériennes.

Afin d'éviter les erreurs du passé et d'avancer aussi rapidement que possible, il sera utile de revisiter ce qui a été étudié ou mis en œuvre précédemment et d'appréhender correctement les raisons des échecs successifs, pour ne pas les réitérer. Toute solution devra s'appuyer sur une étude d'incidence complète et acceptée par toutes les parties prenantes.

Les conclusions de ces travaux d'analyse et de cette concertation devront permettre d'identifier les améliorations qui pourraient être mises en œuvre tant rapidement (quick wins), afin d'offrir au plus vite aux citoyens des premières avancées, qu'à moyen et long terme afin d'atteindre, enfin, la stabilité requise et demandée par l'ensemble des acteurs concernés par le dossier aérien.

C'est de cette façon que, tel que le prévoit l'accord de gouvernement, nous trouverons une solution pour les nuisances sonores et pour l'insécurité juridique à laquelle l'aéroport de Bruxelles est confronté.

• **Diminuer l'impact environnemental de l'aviation**

Conjointement aux aspects liés aux nuisances sonores, l'impact écologique de l'aviation sera aussi étudié et j'initierai des actions concrètes et concertées afin de le limiter de façon substantielle.

Aujourd'hui, des programmes et des objectifs internationaux de diminution de l'impact de l'aviation sur nos écosystèmes nous sont imposés. Le programme

De hervatting van de dialoog over de oprichting van een dergelijk platform zal een eerste antwoord zijn op deze dringende behoefte aan een hernieuwde aanpak van het luchtverkeersvraagstuk.

Het is in dit verband ook belangrijk om eraan te herinneren dat dit dossier aanzienlijke directe en indirecte kosten met zich meebrengt. Of het nu gaat om volksgezondheid, luchtvervuiling of lange en omslachtige juridische procedures, de kosten die door alle belanghebbenden en regeringen worden gemaakt zijn niet te verwaarlozen en moeten worden bekeken in het licht van de investeringen die nodig kunnen blijken te zijn om te voldoen aan de legitieme verwachtingen van de door luchtvaarthinder getroffen gezinnen.

Om de fouten uit het verleden te vermijden en zo snel mogelijk vooruitgang te boeken, zal het nuttig zijn om terug te kijken naar wat eerder is bestudeerd of geïmplementeerd en om de redenen voor opeenvolgende mislukkingen correct te begrijpen, om ze niet te herhalen. Elke oplossing zal gebaseerd moeten zijn op een uitgebreide effectenstudie die door alle belanghebbenden wordt aanvaard.

De conclusies van deze analyse en van deze raadpleging moeten het mogelijk maken de verbeteringen vast te stellen die zowel snel (quick wins) kunnen worden doorgevoerd, zodat de burgers zo snel mogelijk een eerste stap vooruit kunnen zetten, als op middellange en lange termijn om uiteindelijk de stabiliteit te bereiken die door alle bij het luchtvaartdossier betrokken partijen wordt verlangd.

Op die manier, conform het Regeerakkoord, vinden we een oplossing voor de geluidsoverlast en de rechtsonzekerheid waarmee de luchthaven van Brussel wordt geconfronteerd, zoals voorzien in het regeerakkoord.

• **Vermindering van de milieu-impact van de luchtvaart**

Naast de aspecten in verband met de geluidshinder zal ook de milieu-impact van de luchtvaart worden bestudeerd, en ik zal concrete en gecoördineerde actie ondernemen om het aanzienlijk te beperken.

Vandaag de dag worden ons internationale programma's en doelstellingen opgelegd om de impact van de luchtvaart op onze ecosystemen te verminderen. Het

CORSIA⁷ de l'OACI en est un exemple. Il constitue une opportunité à saisir.

Afin de permettre à l'aviation de se projeter vers un avenir durable en Belgique, il est primordial d'aller plus loin encore dans la réflexion et de prendre proactivement les décisions qui contribueront à une réduction des conséquences environnementales (bruit, pollution, impact énergétique, ...) que peuvent générer les activités de ce secteur sur notre milieu de vie.

La Belgique doit montrer son volontarisme et se donner comme objectif d'être un pays pionnier en cette matière. Que ce soit l'aéroport de Bruxelles-National ou les aéroports régionaux, ceux-ci doivent devenir des pôles innovants au niveau de la diminution de l'impact environnemental de l'aviation. J'œuvrerai ainsi pour que, ensemble avec les Régions, notre pays se repositionne positivement aussi dans ce domaine et rejoigne le rang des pays et aéroports les plus avancés en cette matière tels que London-Heathrow, Francfort ou Schiphol.

Sur le sujet, il est évident que le développement d'une offre alternative de transport, notamment via les trains rapides et les trains de nuit internationaux, tel que développé dans la partie "rail" de cette note constitue à la fois une condition et une opportunité. J'y travaillerai de façon volontariste.

• **Assurer la sûreté**

Si les aspects sanitaires furent au centre des préoccupations ces derniers mois, l'attention mise ces dernières années à la sécurisation des aéroports doit également être maintenue et rester une priorité. Le plan national de sécurité aérienne (PNSA) sera réévalué et, le cas échéant, sera mis à jour. Les efforts d'inspection, de formation et d'audit seront maintenus et, si nécessaire, amplifiés.

• **Actualiser le contrat de gestion de skeyes**

Conformément au droit européen, le contrat de gestion de skeyes, notre contrôleur aérien, prévoit que le financement de l'entreprise doit être principalement assuré par

⁷ CORSIA – Carbon Offsetting Scheme for International Aviation – est un système de compensation des émissions de carbone pour l'aviation internationale développé par l'OACI. Ce système s'insère dans un concept international de réduction de l'impact environnemental de l'aviation se déclinant sur quatre axes d'action: développement de procédures opérationnelles (gestion de la circulation aérienne) conduisant à réduire la consommation de carburant, l'amélioration de la performance environnementale des aéronefs, le développement des biocarburants durables pour les aéronefs et la mise en place de mesures économiques fondées sur le marché. Le système CORSIA que vient d'adopter l'OACI correspond à ce 4ème axe d'action.

CORSIA-programma⁷ van de ICAO is daar een voorbeeld van. Het is een kans die moet worden aangegrepen.

Om de luchtvaart in staat te stellen zich te richten op een duurzame toekomst in België, is het essentieel om nog verder te gaan in de reflectie en om proactief de beslissingen te nemen die zullen bijdragen tot een vermindering van de milieugevolgen (lawaai, vervuiling, energie-impact, ...) die de activiteiten van deze sector kunnen genereren op onze leefomgeving.

België moet zijn vastberadenheid tonen en zich tot doel stellen een pionier te zijn op dit gebied. Zowel de luchthaven Brussel-Nationaal als de regionale luchthavens moeten innovatieve centra worden om de milieu-impact van de luchtvaart te verminderen. Ik zal er dan ook voor zorgen dat ons land zich samen met de gewesten ook op dit gebied weer positief kan positioneren en zich kan aansluiten bij de rangen van de meest geavanceerde landen en luchthavens op dit gebied, zoals Londen-Heathrow, Frankfurt of Schiphol.

Het ligt voor de hand dat de ontwikkeling van een alternatief vervoersaanbod, met name via snelle treinen en internationale nachttreinen, zoals ontwikkeld in het onderdeel "spoor" van deze algemene beleidsnota, zowel een voorwaarde als een opportuniteit is. Ik zal hier met vastberadenheid aan werken.

• **Beveiliging garanderen**

Hoewel de gezondheidsaspecten de afgelopen maanden in het middelpunt van de belangstelling hebben gestaan, moet de aandacht die de afgelopen jaren aan de beveiliging van de luchthavens is besteed, ook worden gehandhaafd en een prioriteit blijven. Het Belgisch luchtvaartveiligheidsprogramma zal opnieuw worden geëvalueerd en indien nodig worden bijgewerkt. De inspanningen op het gebied van inspectie, opleiding en audits zullen worden voortgezet.

• **Actualisering van het skeyes-beheerscontract**

In overeenstemming met de Europese wetgeving bepaalt het beheerscontract van skeyes, onze luchtverkeersleider, dat de financiering van de onderneming

⁷ CORSIA – Carbon Offsetting Scheme for International Aviation – is een door de ICAO ontwikkeld koolstofcompensatiesysteem voor de internationale luchtvaart. Dit systeem maakt deel uit van een internationaal concept om het milieueffect van de luchtvaart te verminderen, gebaseerd op vier actielijnen: ontwikkeling van operationele procedures (luchtverkeersbeheer) die leiden tot een lager brandstofverbruik, verbetering van de milieuprestaties van vliegtuigen, ontwikkeling van duurzame biobrandstoffen voor vliegtuigen en de uitvoering van marktconforme economische maatregelen. Het onlangs door de ICAO goedgekeurde CORSIA-systeem komt overeen met deze vierde actielijn.

des redevances facturées directement aux compagnies usagères des aéroports et des couloirs aériens belges et subsidiairement par d' "autres revenus" (à savoir, notamment, des subsides des pouvoirs publics).

Depuis mars 2020, la crise du coronavirus est venue perturber cet équilibre financier. La chute brutale du nombre d'avions survolant notre pays ou y atterrissant a engendré une diminution drastique des redevances perçues, ce qui prive l'entreprise publique d'une grosse partie de ces revenus.

Afin de permettre à skeyes de disposer des liquidités requises à son bon fonctionnement et en attendant la reprise du trafic alors annoncée pour la fin de cette année par les instances internationales (dont EUROCONTROL), un premier plan de soutien a été élaboré et mis en œuvre par le précédent gouvernement fédéral. Une deuxième vague de contamination au COVID-19 réduit aujourd'hui fortement l'espoir d'une reprise rapide des activités. La situation financière de skeyes risque donc de redevenir préoccupante dans les prochains mois. Un suivi attentif devra être réalisé et, le cas échéant, un second plan d'aide devra être envisagé.

Le contrat de gestion de l'entreprise, arrivé à échéance en juillet 2020, sera aussi un dossier important pour cette législature. Le nouveau contrat de gestion devra intégrer les éléments qui permettront à skeyes de répondre aux nouveaux défis détaillés ci-dessus (diminution de l'impact sonore et environnemental de l'activité aérienne, notamment) mais devra aussi tenir compte de l'évolution de la philosophie que l'UE veut imprimer au Single European Sky – "le ciel unique européen".

Dans le même ordre d'idée, tel que le prévoit l'accord de gouvernement, une étude sera menée afin d'analyser les scénarii de transformation de skeyes en une S.A. de droit public telle que la direction de l'entreprise en a émis le souhait, en tenant compte des défis industriels et économiques, mais aussi des évolutions dictées par l'Europe au niveau du ciel unique européen (SES2+). Les pistes permettant d'associer structurellement les partenaires sectoriels ou financiers publics aux décisions sur les orientations stratégiques de l'entreprise de skeyes seront explorées et une solution sera élaborée.

hoofdzakelijk moet worden verzekerd door middel van vergoedingen die rechtstreeks worden gefactureerd aan de bedrijven die gebruik maken van de Belgische luchthavens en luchtcorridors, en subsidiair door middel van "andere inkomsten" (d.w.z. met name subsidies van de overheid).

Sinds maart 2020 heeft de coronavirus-crisis dit financiële evenwicht verstoord. De sterke daling van het aantal vliegtuigen dat ons land overvliegt of hier landt, heeft geleid tot een drastische vermindering van de geïnde heffingen, waardoor het overheidsbedrijf een groot deel van deze inkomsten misloopt.

Om skeyes de nodige liquiditeit te verschaffen ter garantie van een goede werking en in afwachting van de hervatting van het verkeer dat door de internationale instanties (waaronder EUROCONTROL) voor het einde van dit jaar was aangekondigd, werd een eerste steunplan opgesteld en uitgevoerd door de vorige federale regering. Een tweede golf van COVID-19-besmettingen vermindert nu sterk de hoop op een snelle hervatting van de activiteiten. De financiële situatie van skeyes zal de komende maanden dus waarschijnlijk weer zorgwekkend worden. Er zal een zorgvuldige controle moeten worden uitgevoerd en indien nodig zal een tweede hulpplan moeten worden overwogen.

Het beheerscontract van het bedrijf, dat in juli 2020 is aflopen, zal ook een belangrijk onderwerp voor deze legislatuur zijn. Het nieuwe beheerscontract zal de elementen moeten bevatten waarmee skeyes het hoofd zal kunnen bieden aan de hierboven beschreven nieuwe uitdagingen (vermindering van de geluids- en milieu-impact van de luchtvaartactiviteiten, in het bijzonder), maar zal ook rekening moeten houden met de evolutie van de filosofie die de EU wil doorvoeren in het gemeenschappelijk Europees luchtruim – "Single European Sky".

In dezelfde geest, zoals voorzien in het regeerakkoord, zal een studie worden uitgevoerd om de scenario's te analyseren voor de omvorming van skeyes tot een NV van publiek recht, zoals het management van de onderneming de wens heeft geuit, rekening houdend met de sectorale en economische uitdagingen, maar ook met de door Europa gedicteerde ontwikkelingen met betrekking tot het gemeenschappelijk Europees luchtruim (SES2). Overwegingen om de sectorale of publieke financiële partners structureel te betrekken bij beslissingen over de strategische richtlijnen van het bedrijf skeyes zullen worden onderzocht en er zal een oplossing worden uitgewerkt.

• *Structurer l'aviation légère*

L'aviation légère est le terreau de l'aviation commerciale et militaire. Elle permet à de futures vocations et à de réels talents d'émerger. De nombreuses PME et start-up dynamiques développent, dans notre pays, des solutions innovantes et font de l'aviation légère un laboratoire permettant de tester de nouvelles technologies et de nouveaux concepts. Elles génèrent aussi une activité économique non négligeable.

Une réflexion globale devra intervenir, ici aussi, afin de définir une vision stratégique concernant l'aviation légère et d'harmoniser le cadre légal régissant ce secteur. Des groupes de travail mettant autour de la table les différents acteurs de l'aviation légère (aéro-clubs, écoles, DGTA, skeyes, ateliers de maintenance) seront mis en place afin d'aborder ces questions.

• *Adapter la DGTA du SPF Mobilité et Transports aux nouveaux enjeux aériens*

L'aviation est en plein bouleversement. De nouvelles catégories d'utilisateurs sont apparues ces dernières années et prennent énormément d'essor. Les drones en sont un exemple. Des évolutions sont aussi visibles au niveau des catégories plus "classiques" de l'aviation légère.

Cela demande à la Direction Générale du Transport Aérien du SPF Mobilité et Transports, d'anticiper les tendances et d'être, plus que jamais, un pôle d'excellence et une référence dans les domaines liés à l'aviation.

Que ce soit au niveau de sa structure, de son organisation, du nombre de ressources humaines et des moyens mis en œuvre, la DGTA devra vivre une véritable transformation dans la continuité des audits précédemment menées.

L'accent devra être mis dans ce cadre sur l'efficacité et le service au public.

4. *Navigation fluviale*

Mettre en place une culture de la sécurité

Une attention particulière sera accordée à la poursuite de la mise en place d'une culture de la sécurité au niveau des infrastructures maritimes belges au sens large. Concernant plus particulièrement la navigation fluviale, nous étudierons comment appliquer à ce domaine les mesures de sûreté relatives à la navigation maritime, en concertation avec les parties prenantes (stakeholders),

• *Structurering van de lichte luchtvaart*

De lichte luchtvaart is de voedingsbodem voor de commerciële en militaire luchtvaart. Het laat toe om toekomstige roeping en echte talenten te laten ontstaan. Tal van dynamische kmo's en start-ups ontwikkelen innovatieve oplossingen in ons land, waardoor de lichte luchtvaart een laboratorium wordt voor het testen van nieuwe technologieën en concepten. Zij genereren ook een aanzienlijke economische activiteit.

Ook hier zal een globale reflectie moeten plaatsvinden om een strategische visie voor de lichte luchtvaart te definiëren en het wettelijk kader voor deze sector te harmoniseren. Er zullen werkgroepen worden opgericht die de verschillende actoren van de lichte luchtvaart (aeroclubs, scholen, DGLV, skeyes, onderhoudswerkplaatsen) rond de tafel brengen om deze kwesties aan te pakken.

• *Aanpassing van de DGLV van de FOD Mobiliteit en Vervoer aan de nieuwe luchtvaartkwesties*

De luchtvaart ondergaat grote en diepe veranderingen. De afgelopen jaren zijn er nieuwe categorieën gebruikers ontstaan en deze groeien enorm. Drones zijn een voorbeeld. Ontwikkelingen zijn ook zichtbaar in de meer "klassieke" categorieën van de lichte luchtvaart.

Dit vereist dat onze administratie, het Directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer, anticipeert op trends en meer dan ooit een expertisecentrum en een referentie is op het gebied van de luchtvaart.

Wat de structuur, de organisatie, het aantal personeelsleden en de ingezette middelen betreft, zal het DGLV een echte transformatie moeten ondergaan in verderzetting van de eerder uitgevoerde audits.

In dit verband zal de nadruk moeten worden gelegd op efficiëntie en dienstverlening aan het publiek.

4. *Binnenvaart*

Uitbouw van een veiligheidscultuur

Er zal gepaste aandacht worden besteed aan de verdere uitbouw van een veiligheidscultuur van de Belgische maritieme infrastructuur in de brede zin. In het bijzonder voor de binnenvaart zal onderzocht worden hoe de beveiligingsmaatregelen voor de zeevaart ook kunnen toegepast worden op de binnenvaart. Dat alles in samenspraak met de belanghebbenden (stakeholders) in

dont l'ANSM (Autorité nationale pour la sûreté maritime) constitue l'enceinte et le cadre juridiques.

Concrètement, les actions suivantes sont prévues pour 2021 ou à partir de 2021:

- a. Mesures supplémentaires applicables à la protection portuaire afin de mieux protéger les installations;
- b. Habilitations de sécurité (screening – installations sensibles)
- c. Développement d'une plateforme pour le traitement et l'évaluation (basée sur l'analyse de risques et d'un SIG) des contrôles et des plans de sécurisation des installations portuaires le long des voies navigables;

Navigation de plaisance

La navigation de plaisance est une activité de loisir qui a une importance économique mais qui comporte également un aspect de sécurité, que ce soit en mer, sur les voies fluviales et par rapport à l'environnement. La réforme de la navigation de plaisance touche à sa fin. Quelque points devront encore être réglés en 2021 afin d'obtenir, d'ici la fin de cette année, un cadre juridique complet reposant sur une lecture contemporaine.

- a. Mise en œuvre de tests pratiques pour la navigation de plaisance et reconnaissance des centres de tests pratiques.
- b. Dispositions concernant les canoés et les kayaks;
- c. Lancement d'une étude sur l'importance et l'évolution économiques (market intelligence)⁸ de la navigation de plaisance / des sports nautiques en Belgique (en collaboration avec la PCN). Il s'agit de l'actualisation d'une étude datant de 2006 (il y a 15 ans) et réalisée par Nautibel.
- d. Sensibilisation (campagnes) aux nouvelles règles en combinaison avec leur mise en application.

Une vision politique sera développée concernant un certain nombre de problèmes supplémentaires dans le secteur de la navigation de plaisance. Il n'existe pas de politique unique entre les États membres de l'UE en matière de navigation de plaisance à l'heure actuelle. Sa législation étant à présent en ordre, la Belgique peut s'attaquer à cette problématique à l'échelon européen.

Le SPF Mobilité et Transport poursuivra le développement du système d'amendes administratives. Tant la

⁸ Cfr. market intelligence van IBI (international boating industry) <https://www.ibinews.com/market-intelligence>.

goed overleg waartoe de NAMB (Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging) het wettelijk omkaderde forum is.

Concreet worden volgende acties gepland voor 2021 of met een aanvang in 2021:

- a. Bijkomende aatregelen van toepassing op havenbescherming om de faciliteiten beter te beschermen;
- b. Veiligheidsmachtigingen (screening – gevoelige faciliteiten)
- c. Ontwikkeling van een platform voor de behandeling en (op risicoanalyse en GIS- gebaseerde) evaluatie van beveiligingsbeoordelingen en -plannen van havenfaciliteiten langs de binnenwateren;

Pleziervaart

Pleziervaart is een vrijetijdsbesteding met een economisch belang maar ook met een aspect van veiligheid op zee, op de binnenwateren en het milieu. De hervorming van de pleziervaart nadert zijn sluitstuk. Enkele zaken zullen in 2021 nog worden uitgevoerd om tegen het einde van dat jaar een volledige wettelijke omkadering op een hedendaagse leest geschoeid te hebben.

- a. Implementeren van de praktijktesten pleziervaart en de erkenning van praktijktestcentra.
- b. Regeling voor kano's en kajaks.
- c. Starten van een studie naar het economische belang en evolutie (market intelligence)⁸ van de pleziervaart/watersport in België (in samenwerking met het FOP). Dit is een actualisatie van een studie in 2006 (15j geleden) gedaan door Nautibel.
- d. Sensibilisering (campagnes) van de nieuwe regels in combinatie met handhaving

Een beleidsmatige visie zal worden ontwikkeld op een aantal bijkomende problemen in de pleziervaartsector. Vandaag is er geen eenheid van beleid binnen EU lidstaten wat betreft pleziervaart. Nu onze wetgeving op orde is gesteld, kan België dit op Europees niveau aankaarten.

De FOD Mobiliteit en Vervoer zal het systeem van administratieve boetes verder uitbouwen. Veiligheid

⁸ Cfr market intelligence van IBI (international boating industry) <https://www.ibinews.com/market-intelligence>.

sécurité que la sûreté sont aujourd'hui davantage une "unique selling proposition" qu'une charge. Quelque 1 100 contrôles annuels sont effectués actuellement dans la navigation de plaisance (navigations maritime et fluviale réunies).

Étude sur l'économie circulaire maritime

Je mettrai en place un marché public en vue d'une thèse de doctorat en collaboration avec un institut de connaissances belge visant à cartographier le potentiel de l'économie circulaire dans le secteur maritime belge et son impact économique.

Nous faisons par exemple référence au recyclage des bateaux de plaisance de manière juridiquement structurée et encadrée, de préférence au niveau du Benelux ou de l'Union européenne. De nombreux anciens bateaux de plaisance, obsolètes et inutilisés, défigurent les ports de plaisance belges. Il arrive même que des navires soient délibérément coulés. La plupart sont en plastique (plastiques durs) et peuvent contribuer à la pollution des mers par les microplastiques. La Belgique souhaite développer un système de cotisation de recyclage grâce auquel il serait possible de financer un recyclage ordonné de ces navires. Et la Belgique souhaite, avec ce projet, amener le sujet sur la table du forum européen.

Numérisation: nouveau guichet unique/base de données navigation)

La transformation numérique n'a pas seulement un impact sur l'entreprise/l'organisation, sa diffusion entraîne une restructuration des activités, de l'économie et de la société au niveau systémique.

La grande majorité des activités de contrôle et d'inspection sur le terrain sont actuellement enregistrées dans un système nommé le "guichet unique" et qui est en service depuis bientôt 15 ans. La plate-forme TIC sur laquelle il fonctionne est en fin de vie et il faut un projet de nouveau système sur une plate-forme tournée vers l'avenir. Le système gère également la facturation des services et assure la mise à jour de diverses bases de données, parmi lesquelles également une source authentique. Il importe par conséquent pour le Trésor public que le système reste performant. Ce système contient en outre de nombreuses informations qui sont aujourd'hui largement inexploitées.

C'est pourquoi il est essentiel de lancer en temps utile, en collaboration avec le ministre de la Mer du Nord, un projet de remplacement afin de garantir la continuité du service et la poursuite de la numérisation.

en beveiliging zijn vandaag eerder een "unique selling proposition" dan wel een last. Vandaag gebeuren er in de pleziervaart (zee- en binnenvaart samen) ongeveer 1 100 controles per jaar.

Studie maritieme circulaire economie

Ik zal een overheidsopdracht uitschrijven voor een doctoraatswerk in samenwerking met een Belgische kennisinstelling voor het in kaart brengen van het potentieel van de circulaire economie in de Belgische en binnenvaartsector en de economische impact hiervan.

Een voorbeeld hiervan is de recyclage van pleziervaartuigen op een gestructureerde en wettelijk gekaderde wijze, bij voorkeur op niveau van Benelux of van de Europese Unie. Heel wat oude, versleten en ongebruikte pleziervaartuigen ontsieren de Belgische jachthavens. Soms worden vaartuigen opzettelijk tot zinken gebracht. De meeste zijn vervaardigd uit kunststoffen (harde plastics) en kunnen bijdragen tot verontreiniging van de zee met microplastics. België wil een systeem uitwerken van recyclagebijdrage van waaruit een ordentelijke recyclage van dergelijke vaartuigen kan worden gefinancierd. Met deze uitwerking wil België het onderwerp op het Europese forum aanbrengen.

Digitalisering: Nieuw Enig Loket/scheepvaartdatabank)

Digitale transformatie heeft niet alleen impact op het bedrijf/de organisatie, het is een herstructurering van activiteiten, van de economie en de samenleving op systeemniveau als gevolg van deze digitale verspreiding.

Het overgrote deel van de controle- en inspectie activiteiten op het terrein worden vandaag geregistreerd in een systeem genaamd "Enig Loket" dat intussen bijna 15 oud jaar is. Het ICT platform waarop het draait is einde levenscyclus en een project voor een nieuw systeem op een toekomstgericht platform is nodig. Het systeem verzorgt ook de facturatie van de diensten en houdt diverse databanken bij waaronder ook een authentieke bron. Het is dus van belang voor de Staatsfinanciën dat het systeem performant blijft. Daarenboven bevat het veel informatie die vandaag grotendeels onbenut blijft.

Daarom is het van belang tijdig met een vervangingsproject te starten, in samenwerking met de minister van Noordzee, om de continuïteit van de dienstverlening en verdere digitalisering te kunnen garanderen.

a. Renouvellement de la base de données intégrée contenant les données relatives aux navires afin de soutenir la transformation numérique du service, avec un octroi numérique des documents et des transactions numériques.

b. Rendre les interactions avec les clients accessibles également aux plateformes mobiles (applis) et à nos inspecteurs.

c. Mise à disposition des données en tant que source authentique (en cours).

d. Mise à disposition des données dans un “entrepôt de données” à des fins de statistiques et d’analyse dans le cadre de la préparation des politiques.

e. Archivage numérique des données et des documents (source d’information en dernier ressort).

f. Numérisation du Registre Naval belge.

Numérisation: Brevets de qualification maritime

a. Introduire un système de badges pour les différents domaines

International

En 2020 et 2021, la Belgique présidera la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). C’est donc la Belgique, en collaboration avec le SPF Affaires étrangères et les régions, qui coordonnera les travaux de cette organisation internationale. Le secrétariat de la CCNR l’assistera dans cette tâche. Les lignes directrices seront, entre autres, l’écologisation de la flotte de navigation intérieure d’ici 2050 et la préservation du trafic sur les voies navigables, qui constitue un service essentiel pendant la pandémie actuelle.

Navigation fluviale dans le Code belge de la navigation

Les dispositions relatives au transport et à l’affrètement dans la navigation fluviale doivent être intégrées dans le Code belge de la navigation, en remplacement de celles de la loi du 5 mai 1936 sur l’affrètement fluvial.

Ces textes doivent être rédigés en concertation avec les transporteurs fluviaux, d’une part, et avec les manutentionnaires, d’autre part. Les textes doivent assurer un équilibre économique et prévoir des mesures de protection suffisantes pour chaque partie.

Un arrêté royal mettra en œuvre l’obligation d’enregistrer certains types de bateaux de navigation intérieure

a. Geïntegreerde databank met scheepsgegevens vernieuwen voor de ondersteuning van de verdere digitale transformatie van de dienstverlening en het uitreiken van digitale documenten en transacties.

b. Interacties met klanten ook voor mobiele platformen (app’s) toegankelijk maken en voor onze inspecteurs.

c. Data beschikbaar stellen als authentieke bron (bezig).

d. Data beschikbaar maken in datawarehouse voor statistieken en analyse in het kader van beleidsvoorbereiding.

e. Digitale archivering van gegevens en documenten (information source of the last resort).

f. Digitalisering Belgisch Scheepsregister.

Digitalisering: Vaarbevoegdheidsbewijzen

g. Badgesysteem invoeren voor de verschillende domeinen

Internationaal

In 2020 en 2021 is België voorzitter van de Centrale Commissie van de Rijnvaart (CCR). In samenwerking met de FOD Buitenlandse Zaken en de Gewesten coördineert België de werkzaamheden van deze internationale organisatie. Hierin wordt België bijgestaan door het secretariaat van de CCR. Speerpunten zijn onder andere de vergroening van de binnenvaartvloot tegen 2050 en het waarborgen van het verkeer over de binnenwateren als essentiële dienst tijdens de huidige pandemie.

Binnenvaart in het Belgisch Scheepvaartwetboek

De bepalingen betreffende het vervoer en de bevrachting in de binnenvaart moeten in het Belgisch Scheepvaartwetboek worden opgenomen die deze uit de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting vervangen.

Deze teksten worden opgesteld in overleg met enerzijds de binnenvaartschippers en anderzijds de goederenbehandelaars. De teksten moeten voor een economisch evenwicht zorgen met voldoende beschermingsmaatregelen voor elke partij.

In een koninklijk besluit zal uitvoering gegeven worden aan de verplichting om bepaalde types van

dans le Registre Naval belge. Ainsi le Registre Naval belge pourra-t-il évoluer jusqu'à devenir une source authentique de propriété et de droits réels sur l'ensemble des navires belges.

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

binnenvaartschepen te boek te stellen bij het Belgisch Scheepsregister. Op die manier kan het Belgisch Scheepsregister verder evolueren naar een authentieke bron voor de eigendom van en de zakelijke rechten op alle Belgische schepen.

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET