

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 maart 2025

BELEIDSVERKLARING (*)

Mobiliteit

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 mars 2025

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

Mobilité

Zie:

Doc 56 **0767/ (2024/2025)**:
001 tot 024: Beleidsverklaringen.

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

Voir:

Doc 56 **0767/ (2024/2025)**:
001 à 024: Exposés d'orientation politique.

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

01218

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

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

OP TRANSVERSALE WIJZE

Mobiliteit: een veranderend ecosysteem

Het mobiliteits- en vervoerssysteem zoals we dat nu kennen, ondergaat ingrijpende veranderingen en staat voor een hele reeks uitdagingen. Mobiliteit moet niet worden gezien als een op zichzelf staand systeem, maar eerder als een interactief ecosysteem dat verbonden is met ruimtelijke ordening, stedelijke ontwikkeling, de energie- en klimaattransitie, de demografische evoluties en de economische ontwikkeling. Het is dus cruciaal om rekening te houden met bredere maatschappelijke, economische, milieu-, (geo)politieke en technologische ontwikkelingen, met de impact ervan op het mobiliteits- en vervoerssysteem.

Door deze wederzijdse invloeden te begrijpen en te integreren, kan mobiliteit op een meer doeltreffende wijze worden ontworpen en geïmplementeerd. De veerkracht van het vervoerssysteem is essentieel voor de continuïteit van diensten, de economische stabiliteit, de veiligheid, de aanpassing aan klimaatverandering en het maatschappelijk welzijn. Investeren in veerkrachtige infrastructuren en deze onderhouden is dus een cruciale taak voor de regering en beleidsmakers in de hele wereld.

Samenwerking is essentieel om de toekomstige uitdagingen het hoofd te bieden

Onze omgeving, zoals hier geschetst, laat zien dat er behoefte is aan een overzicht van de verschillende maatschappelijke domeinen. Enkel zo is het mogelijk om de impact van deze ontwikkelingen te beoordelen. Samenwerking en kennisuitwisseling moeten dus tussen de verschillende beleidsdomeinen worden georganiseerd.

Om de mobiliteitsuitdagingen het hoofd te bieden is niet enkel uitgebreide horizontale samenwerking nodig, maar ook diepgaande verticale samenwerking, van internationaal tot lokaal niveau, via de internationale beleidskaders tot de lokale proefprojecten, zoals bijvoorbeeld de proeven met autonome voertuigen. Onze partners in de vervoersector vragen duidelijk om een samenhangend, eenvoudig en stabiel regelgevend kader. Enkel dan zullen de noodzakelijke investeringen op het vlak van innovatie en duurzaamheid hun vruchten ten volle afwerpen.

We zullen nauw blijven samenwerken met onze Europese partners om de vastgelegde doelstellingen voor duurzamere mobiliteit te bereiken, in het bijzonder om de internationale spoorverbindingen met onze buurlanden en de rest van de EU te versterken. De mobiliteit is de afgelopen jaren gestaag gegroeid en we zullen erop toezien om hoge veiligheidsnormen te garanderen

DE MANIÈRE TRANSVERSALE

La mobilité: un écosystème en mutation

Le système de mobilité et de transports, tel que nous le connaissons aujourd'hui, subit de profonds changements et doit relever toute une série de défis. Il ne faut pas considérer la mobilité comme un système autonome, mais plutôt comme un écosystème interactif lié à l'aménagement du territoire, au développement urbain, à la transition énergétique et climatique, aux évolutions démographiques et aux développements économiques. Il est donc crucial de prendre en compte, de façon plus large, les évolutions sociales, économiques, environnementales, (géo)politiques et technologiques, avec leur impact sur le système de mobilité et de transports.

En comprenant et en intégrant ces influences mutuelles, la mobilité peut être conçue et mise en œuvre plus efficacement. La résilience du système de transports est essentielle pour la continuité des services, la stabilité économique, la sécurité, l'adaptation au changement climatique et le bien-être social. Investir dans des infrastructures résilientes et les entretenir est donc une tâche cruciale pour les gouvernements et les décideurs politiques du monde entier.

La collaboration est essentielle pour relever les défis qui s'imposent

Notre environnement, tel qu'esquissé ici, montre la nécessité d'une vue d'ensemble sur les différents domaines sociétaux. Ce n'est qu'ainsi qu'il devient possible d'évaluer l'impact produit par ces évolutions. La coopération et l'échange des connaissances doivent donc être organisés entre les différents domaines politiques.

Pour relever les défis de la mobilité, il faudra non seulement une vaste coopération horizontale, mais aussi une coopération verticale approfondie, depuis l'échelon international jusqu'à l'échelon local, en passant notamment des cadres politiques internationaux aux projets pilotes locaux, comme par exemple les essais de véhicules autonomes. Nos partenaires dans le secteur des transports demandent clairement un cadre réglementaire cohérent, simple et stable. Ce n'est qu'à cette condition que les investissements nécessaires en matière d'innovation et de durabilité porteront pleinement leurs fruits.

Nous continuerons à travailler en étroite collaboration avec nos partenaires européens pour atteindre les objectifs fixés en faveur d'une mobilité plus durable, notamment pour renforcer les connexions ferroviaires internationales avec nos voisins et le reste de l'UE. La mobilité est en croissance permanente ces dernières années et nous veillerons à assurer de hauts

voor alle vervoerswijzen, zodat bedrijven en burgers er onder de best mogelijke omstandigheden kunnen van genieten, terwijl we tegelijkertijd garanderen dat de uitvoeringsplanning strookt met de economische en technische haalbaarheid.

Onze bijdrage aan de transitie naar een duurzamere wereld

Ik zal de verbintenissen die zijn aangegaan in het kader van het Akkoord van Parijs, het Biodiversiteitsakkoord van Montreal, de *Green Deal* en de Europese klimaat- en energiedoelstellingen die België heeft goedgekeurd, blijven uitvoeren.

In België steeg de uitstoot van broeikasgassen door de vervoersector met 17 % tussen 1990 en 2023. De vervoersector is ook een van de weinige sectoren waarvan de uitstoot in de afgelopen 30 jaar is blijven stijgen. Om onze internationale verplichtingen (een vermindering van de broeikasgassen met 47 % tegen 2030, zoals bepaald in de Europese Verordening 2018/842) te na te komen, moet het spoorvervoer de ruggengraat van onze mobiliteit vormen. De modal shift van weg- of luchtvervoer naar spoorvervoer, zowel voor reizigers als voor goederen, is een belangrijke uitdaging van deze legislatuur. Echter, we zijn tegen een confrontatie tussen de verschillende vervoersmiddelen en moedigen juist aan om het transportmiddel te kiezen dat het beste past bij de behoeften van de gebruikers.

Bij de uitoefening van mijn respectievelijke bevoegdheden streef ik de doelstellingen na van een duurzame ontwikkeling in haar sociale, economische en milieugebonden aspecten, rekening houdend met de solidariteit tussen de generaties. Ik beoog stappen te zetten naar een koolstofneutrale mobiliteit, onder andere door in te zetten op de modal shift. Daarbij is de versterking van de spoorinfrastructuur voor zowel personenvervoer als goederenvervoer van groot belang. Een modal shift helpt niet enkel om de files op te lossen, luchtvervuiling en klimaatproblematiek aan te pakken, maar is ook cruciaal om onze welvaart veilig te stellen.

Zich voorbereiden op de mobiliteit van de toekomst

Kunstmatige intelligentie, machine learning, geavanceerde sensortechnologieën en gegevensanalyse zijn slechts enkele van de technologieën die de toekomst van mobiliteit vormgeven. Maar om het volledige potentieel van deze innovaties te benutten en ervoor te zorgen dat ze bijdragen aan ruimere doelstellingen, moeten we technische, sociale, economische en milieuaspecten integreren.

standards de sécurité pour tous les modes de transport afin qu'entreprises et citoyens puissent en bénéficier dans les meilleures conditions tout en garantissant une adéquation des calendriers d'implémentations avec la faisabilité économique et technique.

Notre contribution à la transition vers un monde plus durable

Je continuerai à mettre en œuvre les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris, de l'accord de Montréal sur la biodiversité, du *Green Deal* et des objectifs européens en matière de climat et d'énergie que la Belgique a approuvés.

En Belgique, les émissions de gaz à effet de serre du secteur des Transports ont crû de 17 % entre 1990 et 2023. Les Transports sont, de plus, l'un des rares secteurs où les émissions ont continué à augmenter au cours des 30 dernières années. Pour respecter nos engagements internationaux (réduction de 47 % des GES d'ici 2030 telle que fixé dans le Règlement européen 2018/842), le transport ferroviaire doit être l'épine dorsale de notre mobilité. Le shift modal de la route ou de l'air vers le rail que ça soit pour les voyageurs où les marchandises sont un enjeu majeur de cette législature. Nous sommes néanmoins opposés à une confrontation entre les différents modes de transport et encourageons à opter pour le moyen de transport qui correspond le mieux aux besoins des usagers.

Dans l'exercice de mes différentes compétences, je poursuivrai les objectifs d'un développement durable dans ses aspects sociaux, économiques et environnementaux, en tenant compte de la solidarité intergénérationnelle. Je souhaite prendre des mesures en faveur d'une mobilité neutre en carbone, notamment en misant sur le transfert modal. À cet égard, il est très important de renforcer l'infrastructure ferroviaire tant pour le transport de voyageurs que pour celui de marchandises. Le transfert modal contribue non seulement à résoudre les problèmes de congestion, de pollution de l'air et de climat, mais il est également essentiel pour assurer notre prospérité.

Se préparer à la mobilité du futur

L'intelligence artificielle, l'apprentissage automatique, les technologies avancées de capteurs et l'analyse des données ne sont que quelques-unes des technologies qui façonnent l'avenir de la mobilité. Mais pour exploiter pleinement le potentiel de ces innovations et veiller à ce qu'elles contribuent à des objectifs plus larges, nous devons intégrer les aspects techniques, sociaux, économiques et environnementaux.

Ik wil de opkomst van initiatieven op het vlak van innovatie mogelijk maken maar er tegelijkertijd op toezien dat alle aspecten waarmee rekening moet worden gehouden worden geanalyseerd alvorens ze op ons grondgebied worden uitgerold. Ook de FOD Mobiliteit en Vervoer zal erop toezien dat deze nieuwe technologieën intern worden benut om efficiënter te werken en tegemoet te komen aan de noden van zijn partners en burgers.

De FOD Mobiliteit en Vervoer is een centrale speler in het ecosysteem van gegevens rond mobiliteit. Anderzijds heeft de samenleving de neiging om steeds meer aandacht te besteden aan de beveiliging van informatie en van de privacy van burgers. Een duidelijk regelgevend kader voor het delen van gegevens tussen alle overheidsniveaus is bijgevolg noodzakelijk.

Om het delen van deze gegevens te vergemakkelijken en ze tegelijkertijd te beschermen, steun ik de ontwikkeling van een Belgische datastrategie die het gebruik, het delen en verkopen van gegevens regelt. Het doel is om een gemeenschappelijke gegevensmarkt tot stand te brengen met tegelijkertijd inachtneming van de bescherming van persoonsgegevens. Op dezelfde manier wil ik het delen van gegevens vergemakkelijken op basis van het feit dat alle gegevens vrijelijk worden gedeeld. Voor de uitwisseling van gevoelige en/of persoonlijke gegevens moet natuurlijk altijd een protocol worden overeengekomen.

DUURZAME MOBILITEIT

Fiscale maatregelen

In samenwerking met mijn betrokken collega's zal ik de invoering onderzoeken van een steunmaatregel voor de sociale leasing ("Social Lease") van elektrische voertuigen, gericht op werknemers met een inkomen onder een bepaalde drempel. In het kader van deze analyse zullen we bekijken hoe leasing op zich kan worden vergeleken met andere financierings- en aankoopwijzen om het beste evenwicht te vinden in de modaliteiten van deze financiering. Het is ook belangrijk om lessen en inspiratie te trekken uit het Franse voorbeeld, in het bijzonder om budgettaire ontsporingen en misbruik te voorkomen.

Rekening houdend met het belang om alternatieven voor autosolisme te ontwikkelen, zal ik in samenwerking met mijn collega van Financiën de voorwaarden voor toegang tot de belastingaftrek voor carpooling herzien, zodat alle werknemers deze kunnen genieten en niet enkel die van bedrijven die dit type verplaatsing formeel organiseren en een financiële tussenkomst voorzien

Je veux faciliter l'émergence d'initiatives en matière d'innovation tout veillant à analyser tous les aspects à prendre en compte avant de les déployer sur notre territoire. De même, le SPF Mobilité et Transports veillera à exploiter ces nouvelles technologies en interne afin d'être plus efficace et répondre aux besoins de ses partenaires et des citoyens.

Le SPF Mobilité et Transports est un acteur central de l'écosystème de données autour de la mobilité. D'un autre côté, la société a tendance à accorder une attention croissante à la sécurité de l'information et à la vie privée des citoyens. Un cadre réglementaire clair pour le partage des données entre tous les niveaux de pouvoir est donc nécessaire.

Pour faciliter le partage de ces données tout en les protégeant, je soutiens le développement d'une stratégie belge en matière de données qui régit l'utilisation, le partage et la vente des données. Ceci afin d'établir un marché commun des données tout en respectant la protection des données personnelles. De même, je souhaite faciliter le partage des données en partant du principe que toutes les données doivent être librement partagées. Pour l'échange de données sensibles et/ou personnelles, un protocole doit naturellement toujours être convenu.

MOBILITÉ DURABLE

Mesures fiscales

En collaboration avec mes collègues concernés, j'examinerai la mise en place d'un mécanisme de soutien pour le leasing social ("Social Lease") de véhicules électriques, ciblant les travailleurs dont les revenus sont inférieurs à un certain seuil. Dans le cadre de cette analyse, nous étudierons comment le leasing à proprement parler peut être comparé à d'autres modes de financement et d'acquisition de façon à trouver le meilleur équilibre dans les modalités de ce financement. Il importe également de tirer les leçons et de s'inspirer de l'exemple français, en particulier pour éviter les dérapages budgétaires et les abus.

Compte tenu de l'importance de développer des alternatives à l'autosolisme, en collaboration avec mon collègue des Finances, je reconsidérerai les conditions d'accès à la déduction fiscale du covoiturage, afin que tous les employés puissent en bénéficier et pas uniquement ceux d'entreprises qui organisent de manière formelle et interviennent financièrement dans ce type

voor dit soort verplaatsing. Ik zal ook kijken naar de modaliteiten om een monitoring van deze maatregelen in te voeren.

Analyse van gegevens en enquêtes

De analyse van gegevens, enquêtes en statistieken is essentieel om de mobiliteit in België te begrijpen en het overheidsbeleid aan te passen. Om de drie jaar voert de FOD Mobiliteit en Vervoer de federale enquête over het woon-werkverkeer uit, die verplicht is voor werkgevers met 100 of meer werknemers. Deze enquête, waarvan de resultaten van de 7^{de} editie in 2025 zullen worden geanalyseerd, heeft twee doelstellingen: gegevens verzamelen over het woon-werkverplaatsingen en het mobiliteitsbeleid van ondernemingen om de actoren van de sector inzicht te verschaffen, en de werkgevers aan te moedigen om maatregelen in te voeren ter bevordering van een duurzamere mobiliteit. Aanvullend daarop stellen andere enquêtes en gegevensbronnen de FOD Mobiliteit en Vervoer in staat om een bredere kijk te krijgen op de verplaatsingsgewoonten, de noden en percepties van burgers inzake mobiliteit. Deze analyses spelen een sleutelrol in het bevorderen van modal shift, door een beter begrip te verschaffen van de hefboomen die kunnen worden ingezet om modal shift naar duurzamere oplossingen aan te moedigen en door de impact van de ingevoerde maatregelen te beoordelen. Ze dragen ook bij tot een betere kennis van de vraag naar vervoer, vooral wat sporaanbod betreft. Ze baseren zich ook op het werk van het Federaal Planbureau, dat langetermijnprognoses van de vraag naar vervoer maakt om de beleidskeuzes inzake mobiliteit en vervoer te onderbouwen.

Mobiliteitsbudget

In samenwerking met mijn betrokken collega's zal ik pleiten voor een hervorming van het mobiliteitsbudget en om er een mobiliteitsbudget voor iedereen van te maken. Het concept is eenvoudig: het vereist de aanmaak van een individuele mobiliteitsrekening waarmee mobiliteit kan worden verbruikt tegen een gestandaardiseerd multimodaal tarief dat ook toegankelijk is vanuit verschillende toepassingen. Dit budget kan worden gefinancierd door de werkgever, die in dat geval een belastingvoordeel zal genieten. Werkgevers zullen werknemers daarom systematisch een mobiliteitsbudget als optie aanbieden wanneer deze recht hebben op een bedrijfswagen. Het zal de bestaande steunregelingen voor tussenkomsten van de werkgever voor woon-werkverplaatsingen en privé verplaatsingen van de werknemer vervangen, met als doel het huidige systeem te vereenvoudigen. Verder wordt de nieuwe regeling (para)fiscaal gunstig behandeld om zo de aantrekkelijkheid van het nieuwe systeem te waarborgen.

de déplacement. J'étudierai également les modalités de mise en œuvre d'un suivi de ces mesures.

Analyse de données et enquêtes

L'analyse des données, des enquêtes et des statistiques est essentielle pour comprendre la mobilité en Belgique et adapter les politiques publiques. Le SPF Mobilité et Transports réalise notamment tous les trois ans l'Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail, obligatoire pour les employeurs de 100 travailleurs ou plus. Cette enquête, dont les résultats de la 7^e édition seront analysés en 2025, poursuit deux objectifs: recueillir des données sur les déplacements domicile-travail et les politiques de mobilité des entreprises afin d'éclairer les acteurs du secteur, et encourager les employeurs à mettre en place des mesures en faveur d'une mobilité plus durable. En complément, d'autres enquêtes et sources de données permettent au SPF Mobilité et Transports d'examiner plus largement les pratiques de déplacement, les besoins et les perceptions des citoyens en matière de mobilité. Ces analyses jouent un rôle clé dans la promotion du modal shift, en apportant une meilleure compréhension des leviers permettant d'encourager le report modal vers des solutions plus durables et en évaluant l'impact des mesures mises en place. Elles contribuent également à une meilleure connaissance de la demande en transport, notamment en ce qui concerne l'offre ferroviaire. Elles s'appuient également sur le travail du Bureau fédéral du Plan, qui fournit des projections à long terme sur la demande de transport afin d'éclairer les choix stratégiques en matière de mobilité et de transport.

Budget mobilité

En collaboration avec mes collègues concernés, je plaiderai pour une réforme du budget mobilité afin d'en faire un budget mobilité pour tous. Le concept est simple: il requiert la création d'un compte mobilité individuel permettant de consommer de la mobilité moyennant un tarif multimodal standardisé accessible également depuis différentes applications. Ce budget pourra être approvisionné par l'employeur qui bénéficiera dans ce cas d'un avantage fiscal. Ainsi, le budget mobilité sera systématiquement proposé par les employeurs aux employés comme possibilité lorsque ceux-ci ont droit à une voiture de société. Il remplacera les régimes existants d'interventions de l'employeur pour les déplacements domicile-travail et privés de l'employé, dans le but de simplifier le système actuel. De plus, le nouveau régime bénéficiera d'un traitement (para)fiscal avantageux pour garantir l'attractivité du nouveau système.

Ik zal de mogelijkheid onderzoeken om een maatregel in te voeren die enkel plug-inhybrides begunstigt die worden opgeladen en zogenaamde fake hybrides benadelen, inclusief een verstrenging van de definitie van fake hybride en die de fiscale aftrekbaarheid van het gebruik van brandstof voor deze voertuigen sterk beperkt.

Ik zal de mogelijkheid om de monitoring van maatregelen in het kader van de hervorming van het mobiliteitsbudget te koppelen aan de kilometervergoeding voor fietsers onderzoeken evenals de modaliteiten voor de invoering van een systeem om de manier waarop mensen naar hun werk komen te monitoren, zodat de vergoeding en het bijbehorende belastingvoordeel kunnen worden toegekend. De uitvoerbaarheid van dit systeem moet eenvoudig blijven. We zullen ook kijken naar de beste manier om flexibele vergoedingen aan te moedigen en naar de mogelijkheden om in de loop van een maand van vervoerswijze te veranderen.

Fiets

Het stimuleren van een modal shift naar de fiets vereist de mobilisatie van vele politieke niveaus (gewesten, provincies, gemeenten). Wat het federale beleid betreft, zal ik enerzijds de projectoproepen “Shift Your Mobility” en “Cycling to Work” evalueren, die ondernemingen en verenigingen toelieten om steun te genieten voor de ontwikkeling van duurzame mobiliteitsprojecten, en anderzijds ik zal ook het actieplan “Be Cyclist” om fietsen te promoten evalueren en voorstellen doen om te voorzien in een opvolger ervan. Ik zou graag willen dat mijn collega’s in de federale regering acties ten gunste van de fiets ontwikkelen vanuit het perspectief van hun eigen bevoegdheden (fiscaal of ander). Hiertoe zullen contacten worden gelegd. Bij de acties die zouden kunnen worden uitgewerkt en gekoppeld aan het regeerakkoord denk ik in het bijzonder aan maatregelen om fietssnelwegen langs het spoor te faciliteren, de combinatie fiets en trein te verbeteren, aan fietspatrouilles van de politie o.a. in het kader van meer nabijheidspolitie en aan de strijd tegen fietsdiefstal door o.a. het Mybike-fietsregister. Ik zal ook een nauwere samenwerking met de gewesten en verenigingen in de sector aanmoedigen.

België zal de Commissie ten volle steunen bij de ontwikkeling van een Europese strategie voor fietsen en actieve mobiliteit, in samenhang met de interinstitutionele “Verklaring over Fietsen”.

J’examinerai les possibilités de prévoir une mesure qui ne favorise que les plug-in hybrides qui sont rechargées et qui pénalise ce qu’on appelle les fake hybrides, avec notamment un durcissement de la définition de fake hybride, et qui limite fortement la déductibilité fiscale de l’utilisation de carburant pour ces véhicules. Verder wordt de nieuwe regeling (para)fiscaal gunstig behandeld om zo de aantrekkelijkheid van het nieuwe systeem te waarborgen.

J’étudierai les possibilité de lier le suivi des mesures prises dans le cadre de la réforme du budget mobilité à l’indemnité kilométrique vélo ainsi que les modalités de mise en place d’un système qui permette de suivre la manière dont les gens viennent travailler pour accorder l’indemnité & l’avantage fiscal correspondant. Ce système doit rester simple d’implémentation. Nous évaluerons également la meilleure manière d’inciter à la flexibilité des indemnités et aux possibilités de pouvoir changer de mode de transport en cours de mois.

Vélo

Promouvoir le transfert modal vers le vélo nécessite la mobilisation de nombreux niveaux de pouvoir (Régions, provinces, communes). Au niveau de la politique fédérale, je procéderai, d’une part, à l’évaluation des appels à projets “Shift Your Mobility” et “Cycling to Work” qui ont permis à des entreprises et à des associations d’être soutenues pour développer des projets de mobilité durable et, d’autre part, à l’évaluation du plan d’actions pour la promotion du vélo “Be Cyclist” et je veillerai à faire des propositions pour lui prévoir un successeur. J’aimerais que mes collègues du gouvernement fédéral élaborent des mesures en faveur du vélo dans le cadre de leurs propres compétences (fiscales ou autres). Des contacts seront noués à cet effet. Parmi les actions qui pourraient être élaborées et en lien avec l’accord de gouvernement, j’envisage notamment des mesures concernant la facilitation des autoroutes cyclables le long des voies de chemin de fer, l’amélioration de la combinaison du vélo et du train, des patrouilles cyclistes de la police, notamment dans le cadre d’une police de proximité accrue, et la lutte contre le vol de vélos, notamment avec le registre des vélos Mybike. J’encouragerai également des collaborations renforcées avec les régions et les associations du secteur.

La Belgique apportera tout son soutien à la Commission dans le développement d’une stratégie européenne sur le vélo et la mobilité active, en cohérence avec la Déclaration interinstitutionnelle sur le vélo.”

Spoorwegen

Alvorens mijn prioriteiten uiteen te zetten, zou ik willen terugkomen op een bijzonder pijnlijke episode uit de geschiedenis van de spoorwegen in ons land: de rol van de NMBS bij de deportaties van Joden, Roma, politieke gevangenen en dwangarbeiders tijdens de Tweede Wereldoorlog in België. Al te lang kregen deze gebeurtenissen niet de erkenning die gepast is.

In haar verslag van 17 januari 2025 deed de Groep van Wijzen, opgericht naar aanleiding van de publicatie van de historische studie die op verzoek van de Senaat en de regering werd uitgevoerd, 30 aanbevelingen om “de waarheid bekend te maken, de overdracht te verzekeren en vormen van herstel voor te stellen”. Deze aanbevelingen vallen binnen het kader van de collectieve historische verantwoordelijkheid zoals die naar voren komt uit de historische studie van de feiten en de context ervan.

Samen met de regering zal ik erop toezien dat alle aanbevelingen van de Groep van Wijzen worden uitgevoerd en het voorwerp uitmaken van een gepaste monitoring. Hiertoe zal ik een nota op de tafel van de regering leggen. Ik zal erop toezien dat ze worden afgestemd op het bestaand beleid ter bestrijding van antisemitisme, racisme en de eerbiediging van de mensenrechten. Ik zal er ook over waken dat de impact ervan regelmatig wordt geëvalueerd.

De spoorwegen vormen de ruggengraat van ons openbaar reizigersvervoer en zijn essentieel voor het goederenvervoer. Het maatschappelijke, klimatologische en economische belang ervan staat buiten kijf. De overheid heeft dus de essentiële opdracht om een performant reizigers- en goederenvervoer te garanderen. Het huidige systeem is nog steeds niet performant. Daartoe moeten wij en alle spelers in de sector discipline aan de dag leggen om de dienstverlening aan de spoorgebruikers te verbeteren en ons op de toekomst voor te bereiden.

Mijn prioriteiten zijn de volgende.

1. Versterking van de efficiëntie bij het gebruik van menselijke, materiële en financiële hulpbronnen en verhoging van de operationele effectiviteit op alle niveaus van de productieketen van spoorwegdiensten.

Dit engagement komt tot uiting in de strikte monitoring van contracten, een doelgericht, rationeel en coherent investeringsbeleid en de ontwikkeling van een vervoersaanbod dat op de noden is afgestemd.

Chemins de fer

Avant de développer mes priorités, je souhaite revenir sur un épisode extrêmement douloureux de l'histoire des chemins de fer dans notre pays, Je veux parler du rôle de la SNCB dans les déportations de Juifs, de Roms, de persécutés politiques et de travailleurs forcés durant la seconde guerre mondiale en Belgique. Ces événements n'ont en effet trop longtemps pas fait l'objet de la reconnaissance qu'il convient.

Dans son rapport du 17 janvier 2025, le Groupe des Sages, institué dans la foulée de la publication de l'étude historique menée à la demande du Sénat et du gouvernement, formule 30 recommandations afin de “faire connaître la vérité, d'assurer la transmission et de proposer des formes de réparation”. Ces recommandations s'inscrivent dans le cadre de la responsabilité historique collective telle qu'elle est mise en lumière par l'étude historique sur les faits et leur contexte.

Avec le gouvernement, je veillerai à ce que l'ensemble des recommandations du Groupe des sages soient mises en œuvre et fassent l'objet d'un suivi approprié. Je déposerai une note sur la table du gouvernement pour ce faire. Je veillerai à leur articulation avec les politiques existantes de lutte contre l'antisémitisme, le racisme et le respect des droits humains. Je veillerai également à ce que leur impact fasse l'objet d'une évaluation régulière.

Les chemins de fer constituent l'épine dorsale de notre système de transport public de voyageurs et sont essentiels pour le transport de marchandises. Leur importance sociale, climatique et économique est incontestable. Les pouvoirs publics ont donc pour mission essentielle de garantir des transports de passagers et de marchandises performants. Le système actuel n'est pas toujours performant. À cette fin, une exigence de discipline s'impose à nous et à tous les acteurs du secteur pour améliorer le service rendu aux utilisateurs du rail et préparer l'avenir.

Mes priorités sont les suivantes.

1. Renforcer l'efficacité dans l'utilisation des moyens humains, matériels et financiers et accroître l'efficacité opérationnelle à tous les niveaux de la chaîne de production des services ferroviaires.

Cet engagement se traduit par un suivi rigoureux des contrats, une politique d'investissements ciblée, rationnelle et cohérente et le développement d'une offre de transport calquée sur les besoins.

Strikte monitoring van de contracten tussen de Staat en de NMBS en Infrabel.

De openbardienst- en performantiecontracten lopen tot 2032. Deze leggen het kader vast voor de opdrachten van openbare dienst die aan de NMBS en Infrabel zijn toevertrouwd. Deze contracten en de doelstellingen die ze bevatten, zijn bevestigd. De regering zal echter nieuwe accenten leggen met de ambitie om het spoorwegsysteem efficiënter te maken, waardoor het nut ervan voor de samenleving en de economie van het land toeneemt en de trots van degenen die het elke dag laten werken, wordt ondersteund.

Ik zal alles in het werk stellen opdat de doelstellingen van 30 % meer reizigers, een stiptheid van meer dan 90 %, een vernieuwing van de helft van het park van rollend materieel en 30 % minder afgeschafte treinen kunnen worden gehaald. In dat opzicht moet de zorgwekkende trend van een toename van het aantal treinen dat geheel of gedeeltelijk wordt afgeschafte, in real time of preventief, omwille van infrastructuurwerkzaamheden of om andere redenen, worden omgebogen. Om nieuwe klanten aan te trekken, moet het treinaanbod een betrouwbare mobiliteitsoplossing zijn waarop men kan rekenen.

Deze doelstellingen worden al via de financiële compensaties in de contracten met de Staat ondersteund. Het zal dus aangewezen zijn om de efficiëntie in verband met het gebruik van deze financiële middelen te garanderen. Ik zal er ook op toezien dat overheidsbedrijven in een veeleisende en respectvolle dialoog verantwoording afleggen voor datgene waartoe ze zich hebben verbonden. In dit verband verwacht ik van ondernemingen dat ze oplossingsgericht zijn: hoe kunnen ze het beter doen voor de eindgebruiker binnen het door de overheid vastgelegde kader.

Ik zal er vooral op toezien om de financiële transparantie van de aan de NMBS en Infrabel toegekende subsidies te versterken. Het is belangrijk dat burgers de kwaliteit van de dienst die ze ruim financieren, kunnen beoordelen. In dit verband zal ik me ervan vergewissen dat de FOD Mobiliteit en Vervoer de prestatiedialoog die ze met de twee ondernemingen voert, versterkt om te beoordelen of de prestatiedoelstellingen al dan niet werden behaald en, belangrijker nog, om de acties te identificeren die moeten worden ondernomen om de kwaliteit van de dienstverlening voortdurend te verbeteren. Deze beoordeling zal voor het grote publiek worden bekendgemaakt.

Un suivi rigoureux des contrats passés entre l'État et la SNCB et Infrabel.

Les contrats de service public et de performance courent jusqu'en 2032. Ils fixent le cadre des missions de service public dévolues à la SNCB et à Infrabel. Ces contrats et les objectifs qu'ils contiennent sont confirmés. Le gouvernement y apportera cependant de nouveaux accents avec l'ambition de rendre le système ferroviaire plus efficace, et par ce biais d'en accroître l'utilité pour la société et l'économie du pays, et de soutenir la fierté de ceux qui le font fonctionner chaque jour.

Je mettrai tout en œuvre pour que les objectifs d'une augmentation de 30 % des voyageurs, d'une ponctualité supérieure à 90 %, du renouvellement de la moitié du parc de matériel roulant et d'une réduction de 30 % du nombre de trains supprimés soient atteints. À ce dernier égard, il convient d'inverser la tendance inquiétante à l'augmentation du nombre de trains supprimés, totalement ou partiellement, en temps réel ou préventivement, en raison de travaux d'infrastructure ou pour d'autres raisons. Pour être en mesure d'attirer de nouveaux clients, l'offre de trains doit constituer une solution de mobilité fiable sur laquelle on peut compter.

Ces objectifs sont déjà soutenus via les compensations financières prévues dans les contrats avec l'État. Il conviendra donc de garantir l'efficacité liée à l'usage de ces ressources financières. Je veillerai à ce que, dans un dialogue exigeant et respectueux, les entreprises publiques rendent des comptes sur ce à quoi elles se sont engagées. J'attends à cet égard des entreprises qu'elles soient orientées solutions: comment faire mieux pour l'utilisateur final dans le cadre que l'autorité publique a fixé.

Je serai en particulier attentif à renforcer la transparence financière des subventions accordées à la SNCB et à Infrabel. Il est important que les citoyens puissent juger de la qualité du service qu'ils financent largement. Dans ce cadre, je m'assurerai que le SPF Mobilité et Transports renforce le dialogue de performance qu'il mène avec les deux entreprises afin d'évaluer si les objectifs de prestation ont ou non été atteints et, plus encore, identifier les actions qu'il y a lieu de mettre en place dans une logique d'amélioration continue de la qualité des services. Cette évaluation fera l'objet d'une publication à destination du grand public.

Een gericht, rationeel en samenhangend investeringsbeleid

Elk jaar wordt er beslist over aanzienlijke investeringen in het spoorwegsysteem om de doelstellingen van de overheid te halen.

Ik zal er met name bij de mid term review van de contracten op toezien dat de geïnvesteerde bedragen zo rationeel mogelijk worden besteed, op basis van een coherente langetermijnvisie op de ontwikkeling van het spoorwegnet en de toekomstige noden van het reizigers- en goederenvervoer, met beheersing van de kosten en fasering van de werken, vooral voor grote projecten. Daarnaast zal ik ervoor zorgen dat de toegewezen budgetten de geplande verjonging van de infrastructuur garanderen om het voortbestaan op lange termijn en de kwaliteit van de spoorvervoerdiensten te garanderen. Er is immers geen sprake van de ontmanteling van spoorlijnen voor te bereiden.

Om het proces over toekomstige spoorweginvesteringen te ondersteunen de financiële transparantie m.b.t. deze investeringen te vergroten, zal ik met de FOD Mobiliteit en Vervoer en met de NMBS en Infrabel werk maken van een verbeterde financiële rapportering die kosten en opbrengsten toewijst per spoorlijn met een duidelijk onderscheid tussen investeringen die hoofdzakelijk gericht zijn op het goederenvervoer en op het personenvervoer. Bij deze oefening zal er adequaat rekening worden gehouden met de vaste kosten en netwerkeffecten die eigen zijn aan het spoorwegsysteem. Wat het goederenvervoer betreft, zal er ook rekening worden gehouden met de externe kosten die door het gebruik van het spoor werden vermeden.

Om de investeringskeuzes te prioriteren met inachtneming van de 60/40-verdeelsleutel, zal ik bovendien eisen dat investeringsbeslissingen voortaan worden genomen op basis van een kosten-batenanalyse in het kader waarvan ook rekening wordt gehouden met het economische en maatschappelijke belang van het goederenvervoer per spoor en het potentieel voor de ontwikkeling van het reizigersvervoer.

Met het oog op de uitwerking van een referentiekader voor investeringsbeslissingen en de voorbereiding van toekomstige vervoersplannen, zal de FOD Mobiliteit en Vervoer de studie naar toekomstige exploitatiemodellen voor het netwerk voltooien. Deze studie zal een belangrijke eerste stap zijn in een algemeen beraad over de gewenste treindienst tot 2050. Ze zal een antwoord moeten bieden op de verwachtingen van de stakeholders in de spoorwegsector, van de NMBS en Infrabel, maar ook van de economische en sociale partners evenals de gewestelijke actoren, die al jaren vragen om een visie

Une politique d'investissements ciblée, rationnelle et cohérente

Des investissements importants sont consentis chaque année dans le système ferroviaire en vue d'atteindre les objectifs du gouvernement.

Je serai particulièrement attentif, notamment à l'occasion de la mid term review des contrats, à ce que les sommes investies soient dépensées de la manière la plus rationnelle possible, sur base d'une vision à long terme cohérente du développement du réseau ferroviaire et des besoins futurs du transport de voyageurs et de marchandises, avec une maîtrise des coûts et du phasage des travaux, en particulier pour les grands projets. Je veillerai en outre à ce que les budgets dévolus assurent le rajeunissement prévu de l'infrastructure afin d'en garantir la pérennité et la qualité de l'exploitation des services ferroviaires. Il n'est en effet pas question de préparer le démantèlement de lignes de chemin de fer.

Afin de soutenir le processus pour les investissements ferroviaires futurs et d'accroître la transparence financière concernant ces investissements, je travaillerai avec le SPF Mobilité et Transports et avec la SNCB et Infrabel à un rapportage financier amélioré qui répartit les coûts et les recettes par ligne ferroviaire en faisant une nette distinction entre les investissements principalement axés sur le transport de marchandises et ceux qui sont essentiellement axés sur le transport de voyageurs. Il sera tenu compte de manière adéquate lors de cet exercice des coûts fixes et des effets réseaux propres au système ferroviaire. En ce qui concerne le transport de marchandises, il sera également tenu compte des coûts externes évités grâce à l'usage du rail.

Par ailleurs, afin de prioriser les choix d'investissement dans le respect de la clé 60/40, j'exigerai que les décisions d'investissement soient désormais réalisées sur la base d'une analyse coût-bénéfice dans le cadre de laquelle il est également tenu compte de l'importance économique et sociale du transport de marchandises par voie ferrée et du potentiel de développement du transport de passagers.

En vue d'élaborer un cadre de référence pour les décisions d'investissements ainsi que pour l'élaboration des prochains plans de transport, le SPF Mobilité et Transports achèvera l'étude relative aux modèles d'exploitation futurs du réseau. Cette étude sera un premier jalon important d'une réflexion globale sur l'offre de train souhaitée jusqu'à l'horizon 2050. Elle devra apporter une réponse aux attentes des stakeholders du monde ferroviaire, de la SNCB et d'Infrabel, mais également des partenaires économiques et sociaux ainsi que des acteurs régionaux, qui réclament depuis des années

voor het spoor in België, een plan dat de ondernemingen in staat stelt hun strategieën, benaderingen en investeringen te coördineren. Naar het voorbeeld van wat in veel andere Europese landen de heersende praktijk is, integreert deze studie immers de treininfrastructuur en -exploitatie, het vracht- en het reizigersverkeer, zowel nationaal als internationaal, en dit op schaal van het hele spoorwegnet.

Deze studie moet resulteren in een streefdienstregeling op lange termijn, met realistische tussenstappen. Het doel is echter niet om een einde te maken aan het debat, maar om bij te dragen aan de totstandkoming van een gemeenschappelijk kader en gemeenschappelijke discipline voor de hele sector, onder leiding van de overheid, voor de planning van de ontwikkelingen op het spoorwegnet. Het is nu meer dan ooit essentieel om de investeringen met de hoogste prioriteit in kaart te brengen en een betere benutting van het netwerk mogelijk te maken in gebieden waar het verkeerspotentieel hoog is, en om tegelijkertijd de klimaat- en modal-shiftdoelstellingen te halen.

Ik zal ook afstemmen met de gewestelijke overheden om me ervan te vergewissen dat de mogelijkheden voor bijkomende gewestelijke investeringen waarin de bijzondere wet tot hervorming der instellingen voorziet, kunnen worden geoptimaliseerd.

Om de ontwikkeling van het vracht- en reizigersvervoer per spoor te ondersteunen, zal ik met de steun van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de samenwerking met de overheidsbedrijven ook nieuwe Europese financiering trachten te verkrijgen.

De spoorwegprojecten die door de Europese faciliteit voor herstel en veerkracht worden gefinancierd, zullen volledig worden geëvalueerd, in samenwerking met onze Belgische en Europese partners, en indien nodig zullen deze projecten worden bijgestuurd om te garanderen dat ze correct worden uitgevoerd en de geplande Europese financiering ontvangen. Waar mogelijk zal in het kader van deze oefening bijkomende financiering worden gevraagd.

Ik zal er ook voor pleiten om het spoorvervoer mee te nemen in het Sociaal Klimaatplan dat België in juni aan de Europese Commissie zal voorleggen. Het vervoer per spoor, in combinatie met actieve vervoerswijzen en ander openbaar vervoer, is vaak het enige haalbare alternatief voor de eigen auto voor groepen die het risico lopen op vervoersarmoede.

Ik zal ook het gebruik verdedigen van ETS-financiering (European Emissions Trading System) om spoorwegprojecten te financieren die worden uitgevoerd als onderdeel

une vision pour le rail en Belgique, un plan qui permette aux entreprises de coordonner leurs stratégies, leurs approches, leurs investissements. Elle intègre en effet, à l'instar de la pratique qui prévaut dans de nombreux autres pays européens, l'infrastructure et l'exploitation des trains, le trafic fret et le trafic voyageurs, tant national qu'international, et à ce à l'échelle de l'ensemble du réseau ferroviaire.

Cette étude doit aboutir à un horaire cible à long terme, associé à des étapes intermédiaires réalistes. Elle n'a cependant pas pour but de clore le débat mais au contraire de contribuer à la mise en place d'un cadre et d'une discipline commune à tout le secteur, sous la houlette de l'autorité publique, pour la planification des évolutions du réseau ferroviaire. Il est en effet plus que jamais essentiel d'identifier les investissements réellement prioritaires et de rendre possible une meilleure utilisation du réseau là où le potentiel de trafic est élevé, tout en répondant aux objectifs en matières climatique et de transfert modal.

Je veillerai également à me coordonner avec les autorités régionales en vue de m'assurer que les possibilités d'investissements régionaux supplémentaires tels que prévues par la loi spéciale de réforme institutionnelles puissent être optimisées.

Pour soutenir le développement du transport ferroviaire de fret et de voyageurs, avec le soutien du SPF Mobilité et Transports et la collaboration des entreprises publiques, je chercherai également à obtenir de nouveaux financements européens.

Les projets ferroviaires financés par la Facilité européenne pour la Reprise et la Résilience feront l'objet d'une évaluation complète, en collaboration avec nos partenaires belges et européens, et si nécessaire des adaptations seront apportées à ces projets pour garantir leur bonne réalisation et l'obtention des financements européens prévus. Lorsque cela sera possible, des financements complémentaires seront demandés dans le cadre de cet exercice.

Je plaiderai également pour la prise en compte du transport ferroviaire dans le Plan Social Climat que la Belgique soumettra à la Commission européenne au mois de juin. Le transport ferroviaire, en combinaison avec les modes actifs et les autres transports publics, est souvent la seule alternative valable à la voiture individuelle pour les groupes exposés à la pauvreté dans les transports.

Je défendrai également le recours au financement ETS (European Emissions Trading System) pour financer les projets ferroviaires réalisés dans le cadre du plan national

van het nationale energie- en klimaatplan, waarin ambitieuze doelen voor het reizigers- en goederenvervoer per spoor zijn vastgelegd.

Op het vlak van connectiviteit met de rest van de Europese Unie biedt de nieuwe Europese verordening over de oprichting van een trans-Europees vervoersnetwerk ook een kompas voor het bepalen van de prioriteiten voor spoorweginvesteringen voor 2030, 2040 en 2050. Deze verordening werd van kracht in de zomer van 2024 en verplicht ons om te anticiperen op nieuwe investeringen, of het nu gaat om 740 meter lange treinen, ERTMS of de elektrificatie van havenlijnen. Ik zal de FOD Mobiliteit en Vervoer opdragen om mij, na overleg met de betrokken partijen, in het bijzonder Infrabel, beleidsoriënteringen ter zake voor te leggen. Dit werk moet onverwijld worden aangevat om te kunnen anticiperen op het overleg met onze burens en de actoren in de sector.

Een vervoersaanbod geënt op de noden van de gebruikers van vandaag en morgen

Het spoor maakt de snelle, energiezuinige en ruimtebesparende verplaatsing van grote reizigersstromen, vooral over lange afstanden, tussen en binnen grote stedelijke centra mogelijk.

De voorbije jaren stelden we vast dat de vraag naar spoordiensten evolueerde. De huidige populariteit van de trein is vergelijkbaar met, en soms zelfs groter dan wat deze was vóór 2020, maar de noden zijn veranderd. Enerzijds heeft COVID-19 het gebruik van telewerk en flexibiliteit in de werktijden voor een aanzienlijk deel van de werknemers versneld. Het resultaat is een daling van het aantal woon-werkverplaatsingen tijdens piekuren. Hieruit resulteert ongetwijfeld ook een grotere eis van werknemers inzake de kwaliteit en flexibiliteit van de verplaatsingsketen om de trein te kiezen voor de professionele verplaatsingen. Deze verplaatsingen worden immers alsmaar minder routineus. Anderzijds verplaatsen de Belgen zich steeds vaker met de trein om andere redenen dan om naar school of naar het werk te gaan, ook al blijven deze redenen essentieel. Meer dan ooit neemt men de trein om verschillende redenen, en meer dan ooit tevoren buiten de spits en in het weekend. Daarnaast worden S-netwerken in de belangrijkste stedelijke gebieden van het land alsmaar populairder, maar ze hebben nog een aanzienlijk groeipotentieel.

Het aanbod moet de ontwikkelingen in de vraag dus ondersteunen. Bij de uitwerking van de volgende vervoersplannen zal ik erop toezien dat de treindienst in gelijke tred hiermee evolueert:

énergie et climat, dans lequel des objectifs ambitieux ont été fixés pour le transport par rail de voyageurs et de marchandises.

En matière de connectivité avec le reste de l'Union européenne, le nouveau règlement européen sur la mise en place d'un réseau transeuropéen de transport constitue également une boussole pour définir les priorités d'investissement ferroviaire à l'horizon 2030, 2040 et 2050. Entré en vigueur à l'été 2024, ce règlement nous impose d'anticiper les nouveaux investissements, qu'il s'agisse de trains longs de 740 mètres, de l'ERTMS ou de l'électrification des lignes portuaires. Je chargerai le SPF Mobilité et Transports, après concertation avec les acteurs concernés, notamment Infrabel, de me présenter des orientations en la matière. Ce travail doit être engagé sans délai afin d'anticiper les concertations avec nos voisins et les acteurs du secteur.

Une offre de transport calquée sur les besoins des usagers d'aujourd'hui et de demain

Les chemins de fer permettent de déplacer de manière rapide et économe en énergie et en espace des flux importants de voyageurs, notamment sur de longues distances, entre les grands centres urbains et à l'intérieur de ceux-ci.

Nous constatons ces dernières années des évolutions de la demande adressée au rail. La popularité actuelle du train est similaire, voire parfois même supérieure à ce qu'elle était avant 2020 mais les besoins ont évolué. D'une part, le COVID-19 a accéléré le recours au télétravail et la flexibilité des horaires de travail d'une fraction importante des travailleurs. Il en résulte un tassement du nombre de déplacements domicile-travail en heure de pointe. Il en résulte sans doute également une plus grande exigence des travailleurs dans la qualité et la flexibilité de la chaîne de déplacements pour opter pour le train pour les déplacements professionnels. Ceux-ci sont en effet de moins en moins routiniers. D'autre part, les Belges se déplacent de plus en plus en train pour d'autres raisons que pour se rendre à l'école ou au travail, mêmes si ces motifs restent bien entendu essentiels. On prend aujourd'hui plus que jamais le train pour des motifs diversifiés, davantage qu'auparavant en dehors des heures de pointe et durant le week-end. Par ailleurs, les réseaux S dans les principales zones urbaines du pays sont de plus en plus populaires mais disposent encore d'un important potentiel de croissance.

L'offre doit donc soutenir les évolutions de la demande. Je veillerai, lors de l'élaboration des prochains plans de transport à ce que l'offre de trains évolue à cette aune:

— Samen met de NMBS en Infrabel onderzoeken in welke mate de overschakeling naar een gecadanceerd aanbod, naar Zwitsers voorbeeld, opportuun is op basis van de lopende studie bij de FOD Mobiliteit. Een goede samenwerking met de regio's is daarbij cruciaal.

— De nodige capaciteit, comfort en frequentie bieden tijdens piekuren, vooral tussen grote steden, om zoveel mogelijk klanten te overtuigen om voor het spoor te kiezen en hen in staat te stellen zich in goede omstandigheden naar het werk of naar school te begeven. Treintijd moet geen verspilde tijd zijn, maar gewonnen tijd.

— Bijzondere aandacht besteden aan de ontwikkeling van de S-netwerken in en rond Brussel, Antwerpen, Luik, Gent en Charleroi om dezelfde standaarden inzake aanbod en amplitude te bereiken zoals deze in steden van vergelijkbare grootte elders in Europa bestaan.

— De gecadanceerde dienstregeling in de daluren en in het weekend verbeteren, met name tussen de grote steden van het land.

Ik zal de overheidsbedrijven ook vragen om de waargenomen verlenging van de commerciële reistijden op veel verbindingen te documenteren en waar nodig oplossingen aan te reiken, ook al is het aantal tussenstops vaak niet geëvolueerd en werden de infrastructuur en het rollend materieel gemoderniseerd. Het doel is immers om erop toe te zien dat overheidsinvesteringen in tastbare verbeteringen van de dienstverlening voor gebruikers worden omgezet.

In dezelfde geest zal ik erop toezien dat de nieuwe infrastructuur die in gebruik wordt genomen, zo snel mogelijk tot een verbetering van de dienstverlening leidt. Hetzelfde geldt voor het rollend materieel, waarvan de tijd in commerciële dienst het voorwerp zal uitmaken van een nauwlettende monitoring.

Ik zal er ook op toezien, door samenwerkingsverbanden te zoeken met gewestelijke vervoersbedrijven, dat mensen die in landelijke gebieden of ver van stations wonen kunnen blijven rekenen op hoogwaardig openbaar vervoer om zich naar hun bestemming te begeven. Dit kan natuurlijk enkel worden bereikt door een betere afstemming van dienstregelingen en tarieven tussen de trein en het regionaal vervoer.

Als het gaat om het eventueel sluiten of openen van stations of haltes, zijn er een paar regels van gezond verstand die moeten worden gevolgd:

— Een dicht netwerk van stations is bovenal een troef voor de spoorwegen en voor het land. Het maakt het

— En collaboration avec la SNCB et Infrabel, examiner l'opportunité de passer à une offre cadencée, à l'instar de la Suisse, sur base d'une étude en cours au sein du SPF Mobilité. Une bonne collaboration avec les régions est cruciale à cet égard.

— Offrir la capacité, le confort et les fréquences nécessaires en heure de pointe, en particulier entre les grandes villes, afin de convaincre un maximum de clients d'opter pour le rail et leur permettre de se rendre au travail ou à l'école dans de bonnes conditions. Le temps en train ne doit pas être du temps perdu mais au contraire du temps gagné.

— Accorder une attention particulière au développement des réseaux S à et autour de Bruxelles, Anvers, Liège, Gand et Charleroi afin de tendre vers les standards d'offre et d'amplitude tels qu'ils existent dans des villes de taille similaire ailleurs en Europe

— Améliorer le cadencement en heures creuses et le week end, en particulier entre les grandes villes du pays.

Je demanderai en outre aux entreprises publiques de documenter et, le cas échéant, d'apporter des solutions à l'augmentation constatée du temps de parcours commercial sur de nombreuses relations alors même que le nombre d'arrêts intermédiaires n'a souvent pas évolué et que l'infrastructure et le matériel roulant ont été modernisés. Il s'agit en effet de veiller à ce que les investissements publics soient convertis en amélioration tangibles du service pour les utilisateurs.

Dans le même esprit, je veillerai à ce que les nouvelles infrastructures mises en service débouchent sur une amélioration des dessertes dans les meilleurs délais. Il en va de même pour le matériel roulant dont le temps en service commercial fera l'objet d'un suivi attentif.

Je veillerai également, via des recherches de synergies avec les opérateurs régionaux de transport, à permettre aux habitants des zones rurales ou éloignées des gares de pouvoir compter sur des transports publics de qualité pour se rendre à leur destination. Ceci n'est évidemment possible qu'au moyen d'une meilleure coordination des horaires et des tarifs entre le train et les transports régionaux.

En ce qui concerne les fermetures ou ouvertures éventuelles de gares ou points d'arrêt, quelques règles de bon sens devront être suivies:

— Un réseau dense de gares est avant tout un atout pour le rail et pour le pays. Il permet de desservir une

mogelijk om een groot deel van de bevolking te bedienen en een aantrekkelijke mobiliteitsoplossing aan te bieden.

— In het openbaredienstcontract zijn precieze criteria vastgelegd voor het al dan niet sluiten of openen van nieuwe stations. Ik zal erop toezien dat ze over het hele grondgebied strikt en evenwichtig worden toegepast.

— Eventuele sluitingen moeten worden gerechtvaardigd door de concrete en tastbare verbetering van de dienstverlening op de betreffende lijn of in de betrokken regio, bijvoorbeeld door een verbetering van de frequenties voor de andere stations op de betrokken lijn.

— Sluiting kan enkel worden overwogen als er op het moment van sluiting een geloofwaardig alternatief voor verplaatsing bestaat.

Deze kernprincipes, in combinatie met de doelstellingen op het vlak van reizigersaanwas die in het openbaredienstcontract staan, moeten de leidraad vormen voor het ontwerp van het nieuwe vervoersplan dat van de NMBS voor de periode 2026-2029 wordt verwacht.

De NMBS zal haar ontwerp van vervoersplan opstellen in samenwerking met de gewestelijke openbaarvervoeroperatoren om de coördinatie, operationele aanpassing en rapportering te optimaliseren. Dit ontwerp zal vervolgens ter goedkeuring aan de regering worden voorgelegd.

2. Het Belgische spoor voorbereiden op een geliberaliseerde omgeving

Het openbaredienstcontract dat van kracht is, vertrouwt de NMBS de volledige organisatie van de openbaredienststopdracht met betrekking tot het binnenlands reizigersvervoer over het volledige grondgebied toe. Het bestrijkt de periode van 1 januari 2023 tot 31 december 2032. Na afloop van deze periode is deze manier om de openbare spoorwegdienst te organiseren niet langer mogelijk. Vanaf die datum is de contractualisering van openbaredienststopdrachten via een procedure van openbare aanbesteding de algemene regel, en het gebruik van onderhandse gunning zonder openbare aanbesteding wordt beperkt tot specifieke gevallen. Ik ben dus van plan om me nu al voor te bereiden op de toekomst. Dit te meer daar buitenlandse ervaring aantoonde dat de omslag van een monopoliesysteem naar een nieuw systeem van aanbestedingen meerdere jaren in beslag neemt en het kader van één legislatuur tussen de beslissing en de daadwerkelijke implementatie op het terrein overstijgt.

In dit verband houd ik eraan om **de kwaliteit van de openbare spoorwegdienst na 2032** te garanderen. Op

grande partie de la population et d'offrir une solution de mobilité attractive.

— Le contrat de service public prévoit des critères précis pour envisager soit de fermer soit d'ouvrir de nouvelles gares. Je veillerai à ce qu'ils soient appliqués de manière rigoureuse et équilibrée sur l'ensemble du territoire.

— Une fermeture éventuelle devra se justifier par l'amélioration concrète et tangible du service sur la ligne ou dans la région concernée, par exemple par une amélioration des fréquences pour les autres gares de la ligne concernée.

— Une fermeture éventuelle ne peut s'envisager que si une alternative crédible de déplacement existe au moment de la fermeture.

Ces principes cardinaux, combinés aux objectifs repris au contrat de service public en termes de croissance des voyageurs, devront guider le projet de nouveau plan de transport attendu de la SNCB pour la période 2026-2029.

La SNCB établira son projet de plan de transport en collaboration avec les opérateurs de transports publics régionaux afin d'optimiser la coordination, l'ajustement opérationnel et le rapportage. Celui-ci sera ensuite soumis au gouvernement pour approbation.

2. Préparer la Belgique ferroviaire à un environnement libéralisé

Le contrat de service public en vigueur confie à la SNCB l'intégralité de l'organisation de la mission de service public relative au transport intérieur de voyageurs sur l'ensemble du territoire. Il couvre la période allant du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2032. À l'issue de cette période, cette modalité d'organisation du service public ferroviaire n'est plus possible. À partir de cette date, la contractualisation des missions de service public au moyen d'une procédure de mise en concurrence devient la règle générale et le recours à l'attribution directe sans mise en concurrence est limitée à des cas particuliers spécifiques. J'entends dès lors préparer dès à présent l'avenir. Et ce d'autant plus que l'expérience étrangère démontre que le passage d'un monopole vers un nouveau système d'attribution par appel d'offres prend plusieurs années et dépasse le cadre d'une législature entre la décision et la mise en pratique effective sur le terrain.

Dans ce contexte, je tiens à garantir **la qualité du service public ferroviaire au-delà de 2032**. Sur base

basis van een voorstudie van de FOD Mobiliteit en Vervoer over de "Pilotprojecten in binnenlands reizigersvervoer in België", zal ik vragen om op korte termijn scenario's uit te werken voor de geleidelijke invoering van een procedure voor de aanbesteding van openbare dienstcontracten voor het spoor die verenigbaar zijn met het Europees recht, op basis van feedback uit ervaringen in het buitenland. Het uitstellen van deze keuzes zou neerkomen op het veroordelen van onze opvolgers tot een impasse. Rechtstreekse gunning in zijn historische vorm zal niet langer toegestaan zijn, en mededinging zal onmogelijk zijn als ze niet goed voorbereid is. In een dergelijk scenario zouden er enkel maar verliezers zijn.

Op basis hiervan is het aangewezen om de NMBS, Infrabel en de overheidsdiensten versneld voor te bereiden op deze nieuwe omgeving en deze eisen, met name door de technische en reglementaire voorbereiding van pilotprojecten te starten, zoals door de huidige contracten is toegestaan. In het licht van de tijd die ons nog rest, is het aangewezen om een gevoel van urgentie te creëren gelet op de achterstand van deze kwestie in ons land.

Ik wil echter geruststellen op twee essentiële punten: het openstellen van openbare dienstcontracten voor concurrentie betekent niet het einde van de openbare spoorwegdienst noch de privatisering van de NMBS. Integendeel, het is een kans om zowel in hoede van de overheid als van de spoorwegmaatschappijen de te leveren dienst duidelijker te definiëren in ruil voor de toegekende subsidies. En natuurlijk is het een kans om door middel van een goed doordachte en gecontroleerde procedure de verhouding kwaliteit/prijs zowel ten gunste van de belastingbetalers als de reizigers te verbeteren. Dit naar het voorbeeld van andere complexe overheidsopdrachten.

Ik zal bijzondere aandacht besteden aan de implementatie van coördinatiemaatregelen om voor de reiziger de uniciteit van het spoorwegsysteem veilig te stellen in het bijzonder op het vlak van dienstregelingen, tarieven en informatie.

Samen met de regering ben ik van plan de nodige maatregelen te treffen om de NMBS voor te bereiden om de concurrentie in een geliberaliseerde markt aan te gaan. Deze maatregelen zullen uiteraard met de ondernemingen en de personeelsvertegenwoordigers worden overlegd.

Een modernisering van het humanresourcesbeheer binnen openbare spoorwegondernemingen lijkt zich in deze op te dringen. Dit gaat gepaard met een harmonisering van het sociaal overleg conform de bepalingen die al gelden voor andere autonome overheidsbedrijven zoals Bpost en Proximus.

de l'étude préliminaire réalisée par le SPF Mobilité et Transports et portant sur les "Projets-pilotes en transport intérieur de voyageurs en Belgique", je demanderai de préparer à court terme des scénarios d'introduction progressive d'une procédure de mise en concurrence des contrats de service public ferroviaire qui soit compatible avec le droit européen, en s'inspirant du retour d'expérience à l'étranger. Reporter les choix à plus tard reviendrait en effet à condamner nos successeurs à une impasse. L'attribution directe sous sa forme historique ne sera plus autorisée et la mise en concurrence ne sera pas possible si elle n'est pas correctement préparée. Dans un tel scénario, il n'y aurait que des perdants.

Sur cette base, il convient d'accélérer la préparation de la SNCB, d'Infrabel et des services de l'État à ce nouvel environnement et à ces exigences, notamment en lançant la préparation technique et réglementaire de projets pilote ainsi que le permettent les contrats actuels. Au regard du temps qu'il nous reste, il y a lieu de créer un sentiment d'urgence vu le retard pris sur cette question dans notre pays.

Je tiens cependant à rassurer sur deux points essentiels: la mise en concurrence des contrats de service public ne signifie pas la fin du service public ferroviaire ni la privatisation de la SNCB. C'est au contraire l'occasion de définir plus clairement dans le chef et de l'autorité publique et des entreprises ferroviaires le service à rendre en échange des subsides alloués. Et c'est bien sûr l'occasion d'améliorer, au moyen d'une procédure bien pensée et maîtrisée, le rapport qualité/prix au profit tant du contribuable que des voyageurs. Et ce à l'instar d'autres commandes publiques complexes.

Je veillerai particulièrement à la mise en place des mécanismes de coordination permettant de préserver pour le voyageur l'unicité du système ferroviaire, en particulier en termes d'horaires, de tarifs ou d'information.

Avec le gouvernement, j'entends mettre en œuvre les mesures nécessaires en vue de préparer la SNCB à affronter la concurrence dans un marché libéralisé. Ces mesures seront bien entendu concertées avec les entreprises et les représentants du personnel.

Une modernisation de la gestion des ressources humaines au sein des entreprises publiques ferroviaires apparaît à cet égard nécessaire. Cela va de pair avec une harmonisation de la concertation sociale conformément aux dispositions déjà existantes pour d'autres entreprises publiques autonomes telles que Bpost et Proximus.

HR-Rail is een gezamenlijke dochtervennootschap van NMBS en Infrabel, die opdrachten met betrekking tot personeelsbeleid voor zich neemt voor beide bedrijven. Ondertussen hebben Infrabel en NMBS zich individueel verder ontwikkeld, waardoor de noden van beide bedrijven niet langer overeenstemmen. Zowel Infrabel als NMBS hebben hun eigen personeelsdiensten verder ontwikkeld. Sommige taken worden zo wel driedubbel uitgevoerd. We beslissen dan ook onmiddellijk tot een aanwervingsstop bij HR-Rail en een rationalisering van de taakverdeling tussen de bedrijven. Er moet een wijziging worden doorgevoerd in het maatschappelijk doel van HR Rail (wet van '26), zodat de bevoegdheden voor selectie, rekrutering en personeelsbeheer worden overgedragen aan de operationele entiteiten van de NMBS en Infrabel. Dit is gericht op een grotere efficiëntie en functioneel beheer dat meer afgestemd moet zijn op de specifieke behoeften van de respectieve entiteiten. Andere rationalisaties, evenals de kwestie van de juridische werkgever van het spoorwegpersoneel, zullen worden onderzocht. Aan verworven rechten en sociale voordelen wordt niet geraakt.

Om het personeelstekort in de sector aan te pakken, zal ik ook kijken om de toegang tot onder meer het beroep van treinbestuurders te vergemakkelijken, waarbij ik in het bijzonder rekening zal houden met het Europese wettelijke kader met betrekking tot de vergunning van treinbestuurders. Onder mijn leiding zal België actief deelnemen aan de onderhandelingen in de Raad over de toekomstige herziening van EU Richtlijn 2007/59/EG die de Commissie zal voorstellen. Deze richtlijn tracht oplossingen voor te stellen voor de digitalisering van de vergunning en attesten, de harmonisering van de opleiding van machinisten en een algemene vereenvoudiging van de toepasselijke regels.

3. Beter coördinatie en bevordering van multimodaliteit om het spoor toegankelijk te maken voor iedereen

De vervoerssystemen zijn alsnog meer gefragmenteerd tussen tal van publieke en private spelers. De bevolking verwacht trouwens dat de verplaatsingsketen soepel, op georganiseerde wijze en zonder strubbelingen verloopt, ongeacht de institutionele verdeling van de bevoegdheden. Tot slot staan veel nieuwe actoren te popelen om nieuwe mobiliteitsdiensten aan te bieden.

Zoals ik al zei, zal ik de verschillende coördinatiedomeinen inzake mobiliteit tussen de federale overheid en de gewesten activeren om samenwerkingsverbanden te genereren en zoveel mogelijk belemmeringen te helpen wegwerken voor een mobiliteit waarin de verschillende vervoerswijzen elkaar aanvullen.

HR-Rail est une filiale commune de la SNCB et d'Infrabel, qui se charge des missions liées à la gestion du personnel pour les deux entreprises. Dans l'intervalle, Infrabel et la SNCB se sont développées individuellement, de sorte que les besoins des deux entreprises ne coïncident plus. Tant Infrabel que la SNCB ont développé leurs propres services du personnel. Certaines tâches sont donc exécutées en triple. Nous décidons donc d'un gel immédiat des recrutements auprès de HR-Rail et d'une rationalisation de la répartition des tâches entre les entreprises. Une modification de l'objet social de HR-Rail (loi de 26) s'impose afin que les compétences de sélection, de recrutement et de gestion du personnel soient transférées aux entités opérationnelles de la SNCB et d'Infrabel. Ceci vise une plus grande efficacité et une gestion fonctionnelle mieux adaptée aux besoins spécifiques des entités respectives. D'autres rationalisations ainsi que la question de l'employeur légal du personnel ferroviaire seront étudiées. Les droits acquis et les avantages sociaux ne seront pas affectés.

Pour remédier à la pénurie de personnel dans le secteur, je chercherai également à faciliter l'accès à la profession de conducteur de train notamment, en tenant particulièrement compte du cadre juridique européen relatif à la licence de conducteur de train. Sous ma direction, la Belgique participera activement aux négociations du Conseil sur la future révision de la directive 2007/59/CE qui sera proposée par la Commission. Cette directive vise à proposer des solutions pour la digitalisation de la licence et des attestations, l'harmonisation de la formation des conducteurs de train et la simplification générale des règles applicables.

3. Améliorer la coordination et favoriser la multimodalité pour un rail accessible à tous

Les systèmes de transport sont de plus en plus fragmentés entre de nombreux acteurs publics et privés. La population attend par ailleurs que la chaîne de déplacement soit fluide et organisée de manière efficace et sans heurts, quelle que soit la répartition institutionnelle des compétences. Enfin, de nombreux nouveaux acteurs sont désireux d'offrir de nouveaux services de mobilité.

Ainsi que j'y ai déjà fait référence, j'activerai les différents lieux de coordination en matière de mobilité entre l'autorité fédérale et les Régions afin de dégager des synergies et de contribuer à lever autant que possible les obstacles à une mobilité où les différents modes de transport sont complémentaires.

Het is ook essentieel om de structurele coördinatie maatregelen in te voeren die vandaag ontbreken, in voorkomend geval door ze te laten aanleunen bij een vernieuwd regelgevend kader wanneer dit nodig blijkt.

Een eerste aspect omvat de modernisering van het regelgevingskader **betreffende de planning en verdeling van treinpaden tussen verschillende spoorweggebruikers**. Het huidige systeem van jaarlijkse capaciteitsaanvragen is achterhaald en niet meer in lijn met de huidige ontwikkelingen op Europees niveau. Deze zijn ontworpen om beter tegemoet te komen aan de respectieve noden van het vrachtverkeer, het openbare dienstverkeer en het internationale of commerciële verkeer wanneer dit laatste financieel leefbaar is. Zodra de Staat een financiële verbintenis aangaat voor de ontwikkeling van het spoorwegnet op basis van een streefdienstregeling, is het aangewezen dat de infrastructuurbeheerder beschikt over de regelgevingsinstrumenten om gestandaardiseerde treinpaden te plannen, deze op de markt te brengen via een catalogus van treinpaden en de nodige capaciteit toe te wijzen aan de verschillende spoorweggebruikers op een coherente, niet-discriminerende wijze en in overeenstemming met het meerjarenbeleid voor netwerkontwikkeling.

Een tweede essentieel en langverwacht aspect van coördinatie betreft de structurele verbetering van de intermodale tarifiering, met name tussen de verschillende operatoren van het openbaar vervoer.

Ik ben van plan om de **stimulansen voor samenwerking op het gebied van ticketing en tarieven structureel te versterken om reizigers een intermodale dienst van deur tot deur aan te bieden**. Al te vaak verspillen operatoren, publiek of privaat, middelen door elk concurrerende en niet perfect compatibele systemen te ontwikkelen, die voorts niet noodzakelijk het nadeel voor de reiziger die van de ene vervoerswijze naar de andere of van de ene operator naar de andere overstapt, wegnemen. Het is tijd om de verloren tijd in te halen. Samen met mijn federale en gewestelijke collega's zal ik onderzoeken hoe we, zonder de globale financiële middelen van het openbaar vervoersysteem in gevaar te brengen, een intermodaal kilometertarifieringssysteem kunnen invoeren, zoals dat in veel andere Europese landen bestaat, en kunnen zorgen voor de totstandkoming en het beheer van een eengemaakt multimodaal aanbod.

Openbaar vervoer is van iedereen en moet voor iedereen toegankelijk zijn. Vooral voor personen met een verminderde mobiliteit. Ik zal daarom de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (stations, perrons, voertuigen) en de intermodale toegankelijkheid blijven bevorderen en daarbij prioriteit geven aan de stations die het grootste aantal personen met beperkte mobiliteit onthalen.

Il est par ailleurs essentiel de mettre en place des mécanismes structurels de coordination qui font défaut aujourd'hui, le cas échéant en les adossant à un cadre réglementaire renouvelé lorsque cela s'avère nécessaire.

Un premier volet concerne la modernisation du cadre réglementaire **relatif à planification et la répartition des sillons entre les différents utilisateurs du rail**. Le système actuel de demandes annuelles de capacité est devenu obsolète et n'est plus en ligne avec les évolutions en cours au niveau européen. Celles-ci visent à mieux répondre aux besoins respectifs du trafic fret, du trafic de service public et du trafic international ou commercial lorsque celui-ci est viable financièrement. Dès lors que l'État s'engage financièrement sur le développement du réseau ferroviaire sur base d'un horaire-cible, il convient que le gestionnaire d'infrastructure dispose des outils réglementaires pour planifier, mettre sur le marché via un catalogue des sillons standardisés et attribuer la capacité nécessaire aux différents utilisateurs du rail de manière cohérente, non discriminatoire et en ligne avec la stratégie pluriannuelle de développement du réseau.

Un second volet de coordination essentiel et attendu de longue date concerne l'amélioration structurelle de la tarification intermodale, en particulier entre les différents opérateurs de transports publics.

J'entends renforcer **structurellement les incitations à la coopération en matière billettique et tarifaire afin d'offrir un service intermodal porte à porte aux voyageurs**. Trop souvent, les opérateurs, publics ou privés, gaspillent des ressources en développant chacun des systèmes concurrents et imparfaitement compatibles, qui ne lèvent par ailleurs pas nécessairement la pénalité pour le voyageur qui passe d'un mode à un autre ou d'un opérateur à un autre. Il est temps de rattraper le temps perdu. J'explorerai avec mes collègues fédéraux et régionaux les pistes permettant, sans mettre en péril les ressources financières globales du système de transport public, d'établir une tarification kilométrique intermodale telle qu'elle existe dans de nombreux autres pays européens et d'assurer la création et la gestion d'une offre multimodale unifiée.

Les transports publics sont la propriété de tous et doivent être accessibles à tous. En particulier pour les personnes à mobilité réduite. Je continuerai donc à promouvoir l'accessibilité des transports publics (gares, quais, véhicules) et l'accessibilité intermodale tout en donnant la *priorité* aux gares qui touchent le plus grand nombre de personnes à mobilité réduite.

Ook zal ik erover waken dat Infrabel en de NMBS samenwerken bij de uitvoering, opvolging en eventuele actualisering van het Masterplan Autonome Toegankelijkheid. Met dit plan streven beide vennootschappen naar het realiseren van 176 autonoom toegankelijke stations tegen 2032.

Wat de assistentieverlening in de stations voor personen met een beperkte mobiliteit betreft is het zo dat deze verder wordt uitgebreid en geoptimaliseerd (o.a. verkorting van de reserveringstermijn).

De NMBS behoudt de vrijheid in tarifiering met respect voor sociale correcties. We zorgen voor een rationalisering van het aantal vrijstellingen van betaling of kortingen, zodat deze worden aangepast aan de moderne samenleving. Deze moderniseringsoefening van de tarieven is ook de kans om de tarieven te vereenvoudigen en te harmoniseren, terwijl de aantrekkelijkheid van de trein voor jongeren, senioren en mensen die recht hebben op een verhoogde tussenkomst behouden en zelfs versterkt wordt. Om de toegankelijkheid te garanderen, zal de NMBS de mogelijkheid om treintickets in lokale winkels naast de stations te verkopen, onderzoeken. Ik zal de NMBS ook aanmoedigen om een plan op te stellen om zo snel mogelijk nieuwe bestemmingen te vinden voor leegstaande stationsgebouwen, zodat de belangrijke maatschappelijke rol van deze ontmoetingsplaats behouden blijft. In samenwerking met de lokale overheid zorgen we voor levendige stations en stationsbuurten. Leegstaande stationsgebouwen moeten zo snel mogelijk een nieuwe invulling krijgen zodoende de maatschappelijk belangrijke rol van deze ontmoetingsplaats kan worden behouden. De NMBS stelt een plan op om leegstaande stationsgebouwen in overleg met lokale besturen om te bouwen tot buurtpunten. Daarbij wordt er met open vizier gekeken naar hoe men ervoor kan zorgen dat er nog steeds fysiek een treinticket kan worden aangekocht, ook tijdens de reconversie. Zo kan men bijvoorbeeld lokale treinpunten oprichten bij de plaatselijke krantenwinkel of het café tegenover het station.

Toegankelijkheid voor iedereen impliceert ook de organisatie van een alternatieve treindienst bij stakingen. We verzekeren de gegarandeerde dienstverlening op het hele net.

Goede communicatie van informatie in real time naar reizigers toe is eveneens essentieel. De NMBS engageert zich om de toegankelijkheid van de reizigersinformatie te garanderen door haar communicatiekanalen te diversifiëren, in het bijzonder voor personen met een beperkte mobiliteit en een handicap. Ik zal erop toezien dat de NMBS haar diensten blijft verbeteren om aan de noden van alle reizigers te voldoen, rekening houdend met zowel de snelle evolutie van de technologische

Je veillerai également à ce qu'Infrabel et la SNCB collaborent à la mise en œuvre, au suivi et à l'actualisation éventuelle du Masterplan Accessibilité autonome. Avec ce plan, les deux sociétés ambitionnent de réaliser 176 gares accessibles de manière autonome d'ici 2032.

Quant à l'assistance aux personnes à mobilité réduite dans les gares, elle sera étendue et optimisée (avec notamment un raccourcissement du délai de réservation).

La SNCB conserve sa liberté de tarification tout en respectant les corrections sociales. Nous rationalisons le nombre d'exemptions de paiement ou de remises pour les adapter à la société moderne. Cet exercice de modernisation de la tarification sera également l'occasion de simplifier et harmoniser les tarifs, tout en maintenant voire en renforçant l'attractivité du train pour les jeunes, les seniors et les personnes ayant droit à une intervention majorée. Pour garantir l'accessibilité, la SNCB investiguera la possibilité d'achats de tickets de train dans des commerces de proximité à côté des gares. Je veillerai également à encourager la SNCB à élaborer un plan visant à trouver le plus rapidement possible de nouvelles affectations aux bâtiments de gare vides, afin de préserver le rôle social important de ce lieu de rencontre. En collaboration avec les autorités locales, nous veillons à ce que les gares et les quartiers autour des gares soient dynamiques. Il faut trouver le plus rapidement possible de nouvelles affectations aux bâtiments de gare vides, afin de préserver le rôle social important de ce lieu de rencontre. En concertation avec les autorités locales, la SNCB élabore un plan pour transformer les bâtiments vides des gares en points de proximité. Cela implique de réfléchir ouvertement à la manière de garantir que les billets de train puissent encore être achetés physiquement même pendant la reconversion. Par exemple, des points trains pourraient être mis en place chez le marchand de journaux local ou dans le café en face de la gare.

L'accessibilité pour tous passe également par l'organisation d'un service alternatif des trains en cas de grève. Nous assurons le service garanti sur l'ensemble du réseau.

Une bonne communication des informations aux passagers en temps réel est également essentielle. La SNCB s'est engagée à garantir l'accessibilité de l'information voyageurs, en diversifiant ses canaux de communication, notamment pour les personnes à mobilité réduite et handicapées. Je veillerai à ce que la SNCB continue d'améliorer ses services pour répondre aux besoins de tous les voyageurs, en tenant compte à la fois de l'évolution rapide des possibilités technologiques

mogelijkheden als de constante ontwikkelingen in de verwachtingen van de klanten, en daarbij zoekend naar samenwerkingsverbanden met de gewestelijke vervoersmaatschappijen.

Veilig parkeren in de buurt van stations en het gemak waarmee (deel)fietsen in de trein kunnen worden meegenomen (voor woon-werkverkeer, maar ook voor vrijetijdsbesteding) zijn ook belangrijke elementen. In uitvoering van haar meerjareninvesteringsplan zet de NMBS daarom verder in op veilige fietsparkings om combivervoer aan te moedigen. Daarbij speelt ook de betaalbaarheid van deze parkings een belangrijke rol. Daarnaast moet er ook blijvend gewerkt worden aan het verhogen van het aantal plaatsen voor fietsen op de trein zonder daarbij het aantal zitplaatsen te verminderen, alsook het verhogen van het aantal beschikbare deelfietsen aan stations.

Met het oog op de ontwikkeling van intermodaliteit zal ik Infrabel ten slotte aanmoedigen om de vrijgekomen spoorwegbermen ter beschikking te stellen van de bevoegde overheden voor de aanleg van fietssnelwegen.

4. De keuze voor goederenvervoer per spoor bevorderen om de economische groei van het land te stimuleren, de congestie op de wegen te verminderen en de milieudoelstellingen te halen.

Een goede connectiviteit tussen de verschillende vervoerswijzen is cruciaal voor het concurrentievermogen van het land. De verschillende goederenvervoerswijzen worden niet als concurrerende vervoerswijzen beschouwd. Het zal belangrijk voor mij zijn om de complementariteit van vervoerswijzen aan te moedigen en te stimuleren en oplossingen te zoeken om het spoor aantrekkelijker te maken. Gedurende de hele legislatuur zal ik samenwerken met de gewestelijke mobiliteitsministers om samen oplossingen te vinden ter bevordering van de modal shift.

Om de doelstelling van een verdubbeling van de per spoor vervoerde goederen tegen 2030 te halen, zal ik met de hulp van de FOD Mobiliteit en Vervoer het wettelijk kader uitwerken dat nodig is voor de oprichting van het Raadgevend Comité voor het Goederenvervoer per Spoor (RCGS). Het is dankzij een dergelijk platform voor uitwisseling tussen logistieke actoren dat we alle pistes kunnen verkennen die gericht zijn op het wegwerken van de regelgevende belemmeringen die de keuze voor spoorvervoer minder voor de hand liggend maken. Ik verwacht een sterke betrokkenheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer en van de infrastructuurbeheerder bij het RCGS zodat ze voorstellen kunnen doen wanneer de in kaart gebrachte acties het goederenvervoer per spoor voor de industriële wereld tot een evidentie kunnen maken.

et de l'évolution permanente des attentes des clients, cela en recherchant des synergies avec les opérateurs de transport régionaux.

Des parkings sûrs à proximité des gares et la facilité avec laquelle les vélos (partagés) peuvent être embarqués dans les trains (pour les trajets domicile-travail, mais aussi pour les loisirs) sont également des éléments importants. C'est pourquoi la SNCB mise davantage sur les parkings sécurisés pour vélos dans le cadre de la mise en œuvre de son plan pluriannuel d'investissement, et ce, afin d'encourager le transport combiné. À cet égard, le caractère abordable de ces parkings doit également être pris en considération. En outre, il convient également de continuer à travailler sur l'accroissement du nombre de places pour les vélos dans les trains sans réduire le nombre de places assises, ainsi que sur l'accroissement du nombre de vélos partagés disponibles dans les gares.

Enfin, dans une optique de développement de l'intermodalité, j'encouragerai Infrabel à mettre à disposition des autorités compétentes les accotements ferroviaires disponibles pour la construction d'autoroutes cyclables.

4. Promouvoir le choix du transport de marchandises par rail pour favoriser la croissance économique du pays, pour réduire la congestion routière et atteindre les objectifs environnementaux

Une bonne connectivité entre les différents modes de transport est cruciale pour la compétitivité du pays. Les différents modes de transport de marchandises ne seront pas considérés comme des modes en concurrence. Il m'importera d'encourager et stimuler la complémentarité des modes de transport et rechercher des solutions visant à rendre le rail plus attractif. Tout au long de la législature, je travaillerai de concert avec les ministres régionaux de la mobilité pour rechercher, ensemble, des solutions visant à promouvoir le report modal.

Pour atteindre l'objectif de doublement des marchandises transportées par rail d'ici 2030, avec l'aide du SPF Mobilité et Transports, j'élaborerai le cadre légal nécessaire à la création du Comité Consultatif du Fret Ferroviaire (CCFF). C'est grâce à une telle plateforme d'échange entre acteurs de la logistique que nous pourrions explorer toutes les pistes visant à lever les obstacles réglementaires qui rendent le choix du transport par rail moins évident. J'attendrai une forte implication du SPF Mobilité et Transports et du gestionnaire de l'infrastructure au sein du CCFF pour qu'ils soient forces de propositions lorsque des actions identifiées peuvent faire du transport de marchandises par rail une évidence pour le monde industriel.

Ik zal me toelagen op het Goederenplan 2030 om het vrachtvervoer per spoor te vergemakkelijken. Dit plan moet worden beschouwd als een werk in uitvoering en kan worden aangepast en/of bijgewerkt dankzij de werkzaamheden van het RCGS, de FOD Mobiliteit en Vervoer, de infrastructuurbeheerder en de Dienst Regulering. Op basis van de aanbevelingen van het Comité zal de FOD Mobiliteit en Vervoer instaan voor de monitoring van de acties in het plan en volledige transparantie over de voortgang van elke actie garanderen. De infrastructuurbeheerder zal ook worden gevraagd om het RCGS op de hoogte te houden van de voortgang van het performantiecontract dat rechtstreeks aan het Goederenplan is gekoppeld.

Belemmeringen in de regelgeving voor efficiënt goederenvervoer per spoor zijn vaak aangehaalde elementen door de verschillende actoren uit de logistieke sector. Het gaat onder meer om de complexiteit die voortvloeit uit het gebrek aan onderscheid tussen infrastructuur voor gemengd gebruik (reizigers/goederen) en de infrastructuur die voornamelijk door operatoren van het goederenvervoer wordt gebruikt. Ik ben me bewust van de omvang van deze werf en zal de FOD Mobiliteit en Vervoer vragen me een ontwerp voor de oprichting van een werkgroep met een duidelijke methodologie voor te leggen om ervoor te zorgen dat er concrete resultaten worden bereikt. Het project voor de erkenning van havens, of industriële zones als dienstvoorzieningen conform de Europese Verordening 2017/2177 zal integraal deel uitmaken van de werkzaamheden van deze werkgroep.

Operatoren van het goederenvervoer per spoor zullen tot 31 december 2025 een verlaging van de infrastructuurheffing genieten. De steunregeling voor het triëren van geïsoleerde wagons in Antwerpen Noord eindigde op 31 december 2024. In lijn met de wens van de regering om meer resultaten te behalen door een meer gerichte steun te verlenen voor eenzelfde budget, zal ik de bestaande steunmaatregelen analyseren en een voorstel indienen om deze te optimaliseren (of zelfs aan te vullen of te vervangen door andere maatregelen) met inachtneming van de regels inzake staatssteun. Wat het vervoer per geïsoleerde wagons betreft, en rekening houdend met het plan voor de overname door Infrabel van de neutrale uitbating van de automatische trierinstallatie van Antwerpen-Noord, zal ik eisen dat het overheidsbedrijf zich ertoe verbindt om een aantrekkelijke tarifiering te hanteren. In dit verband zal ik de FOD M&V vragen om hiermee rekening te houden bij de mid-term review van het performantiecontract van Infrabel.

Het concurrentievermogen van ondernemingen die op het spoornetwerk zijn aangesloten, is belangrijk en ik verbind me ertoe hen aan te moedigen om voor het spoor te kiezen. Het performantiecontract van Infrabel

Je me saisis du Plan Marchandises 2030 en vue de faciliter le fret ferroviaire. Ce plan doit être considéré comme un ouvrage en constante évolution et celui-ci pourra faire l'objet d'adaptations et/ou de mise à jour grâce au travail réalisé par le CCFF, le SPF Mobilité et Transports, le gestionnaire de l'infrastructure et le Service de Régulation. Le SPF Mobilité et Transports, sur base des différentes recommandations du Comité, assurera le suivi des actions de ce plan et garantira une parfaite transparence de l'état d'avancement de chacune des actions. Il sera également demandé au gestionnaire de l'infrastructure de tenir informer le CCFF des avancées du contrat de performance en lien direct avec le Plan Marchandises.

Les obstacles réglementaires à un transport ferroviaire de marchandises efficace sont des éléments souvent mentionnés par les divers acteurs de la logistique. Il s'agit entre autres de complexité provenant de l'absence de distinction entre des infrastructures à usage mixte (voyageurs/marchandises) et des infrastructures utilisées majoritairement par les opérateurs de transport de marchandises. Conscient de l'ampleur du chantier, je demanderai au SPF Mobilité et Transports de me présenter un projet de constitution de groupe de travail avec une méthodologie claire visant à garantir l'obtention de résultats concrets. Le projet de reconnaissance des ports, ou de zones industrielles, comme des installations de service conformément au règlement européen 2017/2177 fera partie intégrante des travaux de ce groupe de travail.

Les opérateurs ferroviaires de transport de marchandises bénéficient jusqu'au 31 décembre 2025 d'une réduction de la redevance d'infrastructure. Le système de soutien au triage de wagons isolés à Anvers Nord a pris fin le 31 décembre 2024. Conformément à la volonté du gouvernement d'obtenir davantage de résultats en apportant un soutien plus ciblé pour un budget équivalent, j'analyserai les mécanismes de soutien en place et formulerai une proposition en vue de les optimiser (voire de les compléter ou les remplacer par d'autres mécanismes) dans le respect des règles relatives aux aides d'état. En ce qui concerne le transport de wagons isolés, et tenant compte du projet de reprise de la gestion neutre de l'installation de triage automatique d'Anvers-Nord par Infrabel, j'exigerai que l'entreprise publique s'engage à pratiquer une tarification attractive. À cet égard, je demanderai au SPF M&T de tenir compte de cette considération lors du mid-term review du contrat de performance d'Infrabel.

La compétitivité des entreprises raccordées au réseau ferroviaire est importante et je m'engage à encourager celles-ci à faire le choix du rail. Le contrat de performance d'Infrabel prévoit de nouveaux principes à intégrer dans

voorziet in de opname van nieuwe beginselen in zijn bilaterale overeenkomsten met deze ondernemingen. Ik zal ervoor zorgen dat de financiële bijdrage die van deze industrieën wordt gevraagd geen nieuwe belemmering vormt voor de keuze voor het goederenvervoer per spoor.

Wat betreft de spoorlijnen die voor het goederenvervoer worden uitgebaat, zal ik erop toezien dat Infrabel de modaliteiten van het performantiecontract naleeft. Geen enkele industriële lijn of spoorwegaansluiting kan worden ontmanteld zonder de mogelijkheid te hebben gehad om eventuele vooruitzichten voor verkeersherstel in kaart te brengen. Ik zal niet nalaten te overleggen met de gewesten en de industrie voordat ik toestemming geef voor ontmanteling.

Het Agentschap voor de Regulering van Transport heeft een cruciale rol te vervullen in het goederenvervoer per spoor en moet gelijke concurrentievoorwaarden garanderen. Ik ben vastbesloten om het project ter versterking van het Agentschap te volgen en te ondersteunen, zodat het zijn wettelijke opdrachten onder de best mogelijke omstandigheden kan uitvoeren ten voordele van de klanten van het goederenvervoer per spoor. Ik zal niet nalaten de minister van Overheidsbedrijven en Ambtenarenzaken voor te stellen om conferenties tussen de verschillende nationale regelgevende agentschappen te organiseren, zodat ze hun ervaringen en werkmethoden kunnen delen.

5. De trein als instrument voor de ontwikkeling van onze internationale en grensoverschrijdende verbindingen

Ik zal de Europese samenwerking op het vlak van treinverkeer verder stimuleren, dit met als doel meer en betere Europese (grensoverschrijdende) treinverbindingen te krijgen, zowel voor goederenvervoer als personenvervoer. Ik zal de mogelijkheden onderzoeken om de grensoverschrijdende spoorwegverbindingen te verbeteren en het bestaande spoorwegnet te valoriseren. Ik zal de ontwikkeling van innovatieve en pragmatische oplossingen aanmoedigen, met inachtneming van de geldende Europese regels, zodat de reiziger zich geen zorgen hoeft te maken over het overschrijden van een grens, noch vanuit administratief oogpunt, noch wat betreft de tarieven.

In die zin zal ik in eerste instantie verder uitvoering geven aan de intentiebrief die mijn voorganger in oktober 2023 heeft ondertekend met Luxemburg en de afspraken gemaakt tijdens de Thalassa-top in april 2022 wat betreft de spoorverbindingen met Nederland. Verder zal ik ook kijken in welke mate ik de banden met Frankrijk en Duitsland opnieuw kan activeren. In dit verband zal

ses contrats bilatéraux avec ces entreprises. Je veillerai à ce que la participation financière demandée à ces industries ne représentent pas un nouvel obstacle au choix du transport de marchandises par rail.

En ce qui concerne les lignes ferroviaires exploitées pour le transport de marchandises, je veillerai à ce que les modalités du contrat de performance soit respectées par Infrabel. Aucune ligne industrielle ou raccordement ferroviaire ne pourra faire l'objet d'un démontage sans avoir eu l'opportunité d'identifier les éventuelles perspectives de reprises de trafic. Je ne manquerai pas de me concerter avec les Régions et l'industrie avant d'autoriser le moindre démantèlement.

L'Agence de Régulation des Transports a un rôle crucial à jouer concernant le transport de marchandises par rail et doit garantir des conditions de concurrence équitables. Je m'engage à suivre, et à soutenir le projet de renforcement de l'Agence pour que celle-ci puisse réaliser ses missions légales dans les meilleures conditions pour le bien des clients du transport de marchandises par rail. Je ne manquerai pas de proposer, à la ministre chargée des entreprises publiques et de la Fonction publique, d'organiser des conférences entre les différentes agences de régulation nationale de sorte que celles-ci puissent partager leurs expériences et méthodes de travail.

5. Le train comme outil de développement de nos relations internationales et transfrontalières

Je continuerai à stimuler la collaboration européenne en matière de transport ferroviaire, dans le but d'obtenir des liaisons ferroviaires (transfrontalières) européennes plus nombreuses et de meilleure qualité, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de voyageurs. J'étudierai les possibilités d'améliorer les liaisons ferroviaires transfrontalières et de valoriser le réseau ferroviaire existant. J'encouragerai le développement de solutions innovantes et pragmatiques, dans le respect des règles européennes en vigueur, afin que les voyageurs n'aient pas à se soucier du passage d'une frontière, que ce soit d'un point de vue administratif ou tarifaire.

En ce sens, et dans un premier temps, je continuerai à mettre en œuvre la lettre d'intention que mon prédécesseur a signée avec le Luxembourg en octobre 2023 et les accords conclus lors du sommet Thalassa en avril 2022 concernant les liaisons ferroviaires avec les Pays-Bas. En outre, je verrai également dans quelle mesure je peux réactiver les liens avec la France et l'Allemagne.

ik bijzondere aandacht besteden aan de modernisering van de lijn Brussel-Luxemburg en aan projecten om de onderlinge verbinding van havens met buurlanden te verbeteren.

Ik zal in dat verband de gesprekken over de realisatie van 3RX / IJzeren Rijn opnieuw opstarten, zowel op politiek niveau binnen België en met de betrokken buurlanden en deelstaten, evenals op ambtelijk niveau. Ik zal me hiervoor o.a. baseren op de non-paper die mijn voorganger op het einde van de vorige legislatuur heeft opgesteld, dit in uitvoering van een afspraak die werd gemaakt op 6 juni 2023 tussen de vijf betrokken vervoersministers (België, Nederland, Duitsland, Vlaanderen, Noord-Rijn Westfalen).

In overeenstemming met het regeerakkoord zal ik werken aan een Europese strategie om van het spoor een alternatief voor het vliegtuig te maken. In dit verband is het essentieel om de ontwikkeling van de internationale langeafstandsverbindingen vanuit Brussel en België voort te zetten. Ik zal speciale aandacht besteden aan de verbetering van het spooraanbod naar de nationale luchthaven, via hogesnelheidstreinen of conventionele treinen. Op basis van eerdere studies over het potentieel voor modal shift van lucht- naar spoorvervoer en marktstudies over de interesse van operatoren om de nationale luchthaven te bedienen, zal ik de FOD Mobiliteit en Vervoer vragen om tegen het einde van het jaar een beraad op te starten over de opties waarover de federale overheid beschikt om vervoersoperatoren aan te moedigen om de nationale luchthaven te bedienen met inachtneming van Europees normatief kader, met inbegrip van dat van staatssteun en openbedieningsverplichtingen. Bij dit beraad moet rekening worden gehouden met de noden van de sector, maar ook met de structurele beperkingen van deze bediening, met name de verplichtingen die voortvloeien uit de uitvoering van het Diabolo-akkoord en de beperkingen als gevolg van de beperkte capaciteit van de spoorinfrastructuur.

Ik verbeter de ontsluiting van de luchthavens met het openbaar vervoer, ook voor de vele werknemers die 's nachts op de luchthaven werken of passagiers die een vroege vlucht wensen te nemen.

Het aanbod van internationale treinen vergroten, of het nu gaat om nachttreinen, conventionele treinen of hogesnelheidstreinen, betekent alle mogelijke technische en regelgevende belemmeringen wegnemen, evenals die welke de ontwikkeling van de concurrentie of van nieuwe verbindingen op hogesnelheidsverbindingen in de weg staan. Ik zal de FOD Mobiliteit en Vervoer vragen om een beraad op te starten om de technische en regelgevende beperkingen in kaart te brengen, op basis van feedback van operatoren die momenteel op deze markt

À cet égard, j'accorderai une attention particulière à la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg et aux projets visant à améliorer l'interconnexion des ports aux pays voisins.

À cet égard, je vais également relancer les discussions sur la réalisation du 3RX / Rhin de fer, tant au niveau politique – en Belgique et avec les pays voisins et États fédérés concernés – qu'au niveau administratif. Pour ce faire, je m'appuierai notamment sur le non-paper que mon prédécesseur a rédigé à la fin de la législature précédente, conformément à un accord conclu le 6 juin 2023 entre les cinq ministres des transports concernés (Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Flandre et Rhénanie-du-Nord-Westphalie).

Conformément à l'accord de gouvernement, j'agirai en faveur d'une stratégie européenne pour que le rail devienne une alternative à l'avion. Dans ce contexte, il est essentiel de poursuivre le développement des relations internationales à longue distance depuis Bruxelles et la Belgique. J'accorderai une attention particulière à l'amélioration de la desserte ferroviaire de l'aéroport national, via des trains à grande vitesse ou conventionnels. Sur base des études antérieures sur le potentiel de report modal air-rail et des études de marché sur l'intérêt des opérateurs à desservir l'aéroport national, je demanderai au SPF Mobilité et Transports de lancer d'ici à la fin de l'année une réflexion sur les options dont dispose l'autorité fédérale pour encourager les opérateurs de transport à desservir l'aéroport national dans le respect du cadre normatif européen, dont celui des aides d'État et des obligations de service public. Cette réflexion devra tenir compte des besoins du secteur mais également des contraintes structurelles à cette desserte notamment les obligations découlant de la mise en œuvre de la convention Diabolo et les contraintes dues à la capacité restreinte de l'infrastructure ferroviaire.

J'améliorerai l'accès aux aéroports par les transports en commun, y compris pour les nombreux travailleurs qui travaillent la nuit à l'aéroport ou les passagers qui souhaitent prendre un vol tôt le matin.

Accroître l'offre de trains internationaux, que ce soient les trains de nuit, les trains conventionnels ou les trains à grande vitesse, implique de lever tous les éventuels obstacles techniques et réglementaires ainsi qu'au développement de la concurrence favorisant l'exploitation de nouvelles relations. Je demanderai au SPF Mobilité et Transports d'engager une réflexion visant à identifier les contraintes techniques et réglementaires, en s'appuyant sur les retours d'expérience des opérateurs actuellement actifs en Belgique sur ce marché. Cette analyse devra

in België actief zijn. Bij deze analyse zal ook rekening moeten worden gehouden met het feit dat het grootste deel van het regelgevingskader voor de spoorwegen onder het Europees niveau ressorteert, met name wat betreft staatssteun en de impact die een toename van het aanbod zou kunnen hebben op de nationale treinen.

Bovendien zal de ontwikkeling van het internationale verkeer vooral worden aangemoedigd door de voortzetting van het plan voor de afbouw van de nationale regels dat onder de vorige legislatuur werd opgestart. Het oogmerk van dit plan is om de nationale veiligheids- en technische regels te verminderen en de interoperabiliteit binnen de Europese Unie te vergroten, en dit onder impuls van het Spoorwegbureau van de Europese Unie en de Europese Commissie.

Ongeacht de technische of regelgevende voorwaarden is de Belgische markt voor internationaal reizigersvervoer, die vele jaren geleden werd geliberaliseerd, momenteel niet erg concurrentieel, zodat de consumenten momenteel niet de kwaliteit van de dienstverlening en de concurrentiële tarieven genieten die ze zouden mogen verwachten. Deze situatie schaadt ook het concurrentievermogen van het spoorvervoer ten opzichte van andere vervoerswijzen (vliegtuig, bus, auto). Er zal een studie worden uitgevoerd om de voorwaarden voor het creëren van een effectieve concurrentie op de internationale assen te analyseren, en de noodzakelijke in kaart gebrachte maatregelen zullen door de regering worden geïmplementeerd. Deze studie moet worden opgestart na een eerste overleg met de sector om het kader voor deze studie zo goed mogelijk vast te leggen. Dit zal rekening moeten houden met de elementen die voortvloeien uit de in kaart gebrachte technische of regelgevende belemmeringen.

De Europese samenwerking in het domein van spoorvervoer beperkt zich niet tot de verbindingen met onze buurlanden. Deze samenwerking is een noodzaak op grotere schaal, gelet onze positie in het Europese spoorwegennetwerk, en is van vitaal belang voor onze havens, die overal in Europa markten hebben. Daarom wil ik deze samenwerking versterken om de Europese spoorwegverbindingen uit te breiden en te verbeteren, zowel voor het goederen- als voor het reizigersvervoer. Hiertoe zal de FOD Mobiliteit en Vervoer blijven voortwerken aan de versterking van de samenwerking op het gebied van goederencorridors en het internationale platform voor het reizigersvervoer. De FOD zal een actieve rol moeten spelen binnen de Europese overlegfora met de lidstaten, het Europees Spoorwegbureau en de Europese Commissie. Op wetgevend vlak zal de FOD Mobiliteit en Vervoer een ambitieuze aanpak aanhouden in de onderhandelingen over het voorstel van verordening betreffende het beheer van spoorweginfrastructuur en

également prendre en compte le fait que l'essentiel du cadre réglementaire ferroviaire relève du niveau européen, notamment en matière d'aides d'État et des effets qu'une augmentation de l'offre pourrait avoir sur les trains nationaux.

En outre, le développement du trafic international sera notamment favorisé par la poursuite du plan de réduction des règles nationales entamé sous la précédente législature. Ce plan a en effet pour objet la diminution des règles nationales de sécurité et des règles techniques et l'augmentation de l'interopérabilité au sein de l'Union européenne et ce, sous l'impulsion de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et la Commission européenne.

Indépendamment des conditions techniques ou réglementaires, le marché belge du transport international de voyageurs, libéralisé depuis de nombreuses années, est actuellement peu concurrentiel, de sorte que les consommateurs ne peuvent aujourd'hui bénéficier de la qualité de service et de la compétitivité tarifaire qu'ils sont en droit d'attendre. Cette situation nuit également à la compétitivité du transport ferroviaire par rapport aux autres moyens de transports (avion, bus, voitures). Une étude sera réalisée afin d'analyser les conditions pour créer une concurrence effective sur les axes internationaux et les mesures nécessaires identifiées seront mises en œuvre par le gouvernement. Cette étude devra être lancée après une première concertation avec le secteur afin de baliser au mieux le cadre de cette étude. Elle devra tenir compte des éléments issus de l'identification des obstacles techniques ou réglementaires.

La coopération européenne dans le domaine du transport ferroviaire ne se limite pas aux relations avec nos pays voisins. Elle est une nécessité à plus large échelle compte tenu de notre position dans le réseau ferroviaire européen et est vitale pour nos ports dont les marchés se situent partout en Europe. C'est pourquoi je souhaite renforcer cette coopération afin de multiplier et d'améliorer les liaisons ferroviaires européennes, tant au niveau du transport de marchandises que de personnes. À cet effet, le SPF Mobiliteit et Transports poursuivra son travail de coopération renforcée dans le cadre des corridors de fret et de la plateforme internationale dédiée au transport de passagers. Il devra jouer un rôle actif au sein des forums européens de concertation avec les États membres, l'Agence européenne des chemins de fer et la Commission européenne. Sur le plan législatif, le SPF Mobiliteit et Transports maintiendra une approche ambitieuse dans les négociations sur la proposition de règlement relative à la gestion de la capacité ferroviaire

de richtlijn over het gecombineerd vervoer. De regelgeving betreffende het beheer van de spoorcapaciteit zal de hoeksteen moeten vormen van de coördinatie en harmonisering van het grensoverschrijdende verkeer binnen de Unie, met behoud van de opdrachten van openbare dienst alsook van de doelstelling van de regering om gaandeweg een geïntegreerde gecadanceerde dienstregeling tot stand te brengen.

Gelet op de huidige geostrategische uitdagingen zal ik uiteraard bijzondere aandacht besteden aan de verplaatsingsnoden van militairen op spoorwegvlak. Samen met mijn collega van Landsverdediging zal ik een aanpak voortzetten die gericht is op het vergemakkelijken van militair vervoer per spoor tussen onze havens, de militaire basissen en de buurlanden. Dit aspect zal in alle niveaus van Europese samenwerking worden geïntegreerd. Deze aanpak kan met name projecten omvatten om de conversie tussen civiele en militaire spoorwegmaterieel en -infrastructuur te vergemakkelijken.

6. Een veilig, veerkrachtig en innovatief spoorwegsysteem

Veiligheid in al haar facetten is het fundament waarop de rest van het bouwwerk is gebouwd. Niets is mogelijk als de veiligheid van reizigers, personeel en vervoerssystemen niet is gegarandeerd.

Beveiliging

In samenwerking met de minister van Veiligheid, de NMBS en de regionale en lokale overheden, verhogen we de veiligheid in en rond stations. De FOD Mobiliteit en Vervoer bekijkt welke maatregelen kunnen worden genomen, waarbij elke partner optreedt binnen zijn bevoegdheden. Ik daarbij bijzonder oog voor het station Brussel-Zuid.

We onderzoeken eveneens samen met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken welke wetgevende wijzigingen er nodig zijn zodat de mensen van Securail bodycams mogen dragen. We bekijken eveneens of deze mogelijkheid kan voorzien worden voor treinbegeleiders die dat wensen op die lijnen waar zich regelmatig incidenten voordoen.

Infrabel zal het actieplan met preventieve maatregelen tegen zelfdodingen, dat in 2024 werd voorgelegd aan de FOD Mobiliteit en Vervoer, stapsgewijs uitvoeren. Infrabel zal verder hotspots identificeren, preventieve maatregelen nemen zowel op technisch vlak als door bewustwording te creëren, en zal hulpmiddelen inzetten en afspraken maken om efficiënter op te treden. Deze afspraken betreffen onder meer de samenwerking tussen Infrabel, NMBS, hulp- en politiediensten en parketten.

et la directive sur le transport combiné. La réglementation sur la gestion de la capacité ferroviaire devra être la pierre angulaire de la coordination et de l'harmonisation du trafic transfrontalier au sein de l'Union, tout en préservant les missions de service public ainsi que l'objectif du gouvernement de réaliser progressivement un horaire cadencé intégré.

Compte tenu des enjeux géostratégiques actuels, j'accorderai bien évidemment une attention particulière aux besoins de déplacements militaires en matière ferroviaire. Je poursuivrais, avec mon collègue de la Défense, une approche visant à faciliter le transport militaire par rail entre nos ports, les bases militaires et les États voisins. Cet aspect sera intégré à tous les niveaux de la coopération européenne. Cette approche pourrait notamment inclure des projets facilitant la conversion entre matériel et infrastructures ferroviaires civile et militaire.

6. Un rail sûr, résilient et innovant

La sécurité dans ses différentes facettes constitue la base sur laquelle le reste de l'édifice est construit. Rien n'est possible quand la sécurité des voyageurs, du personnel et des systèmes de transport n'est pas assurée.

Sûreté

En collaboration avec le ministre de la Sécurité, la SNCB et les pouvoirs régionaux et locaux, nous renforcerons la sécurité dans et autour des gares. Le SPF Mobilité et Transports examinera les mesures qui peuvent être prises, chaque partenaire agissant dans le cadre de ses propres compétences. À cet égard, j'accorderai une attention particulière à la gare de Bruxelles-Midi.

Nous nous pencherons également avec le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur sur les modifications législatives nécessaires pour permettre au personnel de Securail de porter des bodycams. Nous étudierons également si cette possibilité peut être prévue pour les accompagnateurs de train qui le souhaitent sur les lignes où des incidents se produisent régulièrement.

Infrabel mettra progressivement en œuvre son plan d'action prévoyant des mesures préventives contre les suicides, qui a été soumis au SPF Mobilité et Transports en 2024. Par ailleurs, Infrabel identifiera les hotspots, prendra des mesures préventives tant au niveau technique qu'au niveau de la sensibilisation, déploiera des outils et conclura des accords pour agir plus efficacement. Ces accords portent notamment sur la collaboration entre Infrabel, la SNCB, les services de secours et de

De FOD Mobiliteit en Vervoer zal samen met Infrabel deze werkzaamheden nauwgezet opvolgen.

Helaas is de vervoersector een doelwit bij uitstrek voor mensen met slechte bedoelingen. Het is dan ook belangrijk om te blijven inzetten op de verhoging van de weerbaarheid van de spoorwegsector. Het wetgevingskader is onlangs versterkt met de omzetting van de richtlijn betreffende de weerbaarheid van kritieke entiteiten (CER) alsook de zogenaamde NIS2-wet tot vaststelling van een kader voor de cyberbeveiliging van netwerk- en informatiesystemen van algemeen belang voor de openbare veiligheid.

Deze nieuwe regelgevingen zullen zowel het actierrein van de inspectiediensten belast met deze kwesties in de spoorwegsector verbreden, als leiden tot meer samenwerking met andere actoren zoals het Nationaal Crisiscentrum (NCCN) en het Centrum voor Cybersecurity België (CCB). Het is raadzaam om rekening te houden met deze veranderingen en de sector te begeleiden met name door toezicht te houden op de acties die ze moeten ondernemen om aan hun nieuwe verplichtingen te voldoen.

Meer concreet zullen we na de goedkeuring van de CER-wet samen met het NCCN de sectorale risicoanalyse in de lijn van de CER-regelgeving voorbereiden. Waar nodig zal de FOD Mobiliteit en Vervoer de noodzakelijke uitvoeringsbesluiten voor deelsector spoorwegvervoer nemen, teneinde de CER-richtlijn en de NIS 2-richtlijn om te zetten en de wetten ter omzetting van deze richtlijnen uit te voeren. Voorts zal de FOD Mobiliteit en Vervoer nieuwe verplichtingen blijven implementeren op het vlak van toezicht op veiligheidsmaatregelen die meer specifiek gericht zijn op het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor.

Naar aanleiding van de Zesde Staatshervorming werden de bevoegdheden voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg en de binnenwateren geregionaliseerd, met uitzondering van het vervoer van radioactief en explosief materiaal en van dierlijk materiaal dat een gevaar voor de bevolking inhoudt. De bevoegdheden inzake het vervoer per spoor, over zee en door de lucht zijn federaal gebleven. Deze verordeningen worden bovendien door internationale instanties op VN- en EU-niveau vastgelegd. Deze situatie versterkt de nood aan samenwerking. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal daarom de werkzaamheden voortzetten die onder de auspiciën van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit werden aangevat, om tot het sluiten van een samenwerkingsakkoord te komen waarin de samenwerkingsvoorwaarden tussen de verschillende entiteiten worden vastgelegd, met inachtneming van eenieders bevoegdheden.

police et les parquets. Le SPF Mobilité et Transports, en collaboration avec Infrabel, suivra de près ces travaux.

Le secteur des transports est malheureusement une cible privilégiée pour les auteurs d'actions malveillantes. Il est donc important de continuer à miser sur l'accroissement de la résilience du secteur ferroviaire. Le dispositif législatif a été récemment renforcé avec la transposition de la directive sur la résilience des entités critiques (CER) ainsi qu'avec la loi baptisée NIS-2 portant sur la sécurité des réseaux et de l'information.

Ces nouvelles réglementations vont à la fois élargir le champ d'action des services d'inspection chargés de ces thématiques dans le secteur ferroviaire et induire une collaboration accrue avec d'autres acteurs comme le Centre de crise National (NCCN) et le Centre pour la Cybersécurité Belgique (CCB). Il conviendra de prendre en compte ces changements et d'accompagner le secteur via notamment la supervision des actions qu'ils devront prendre pour répondre à leurs nouvelles obligations.

Plus concrètement, après l'adoption de la loi CER, nous préparerons l'analyse de risque sectorielle avec le NCCN conformément à la réglementation CER. Si nécessaire, le SPF Mobilité et Transports prendra les arrêtés d'exécution nécessaires pour le sous-secteur du transport ferroviaire afin de transposer la directive CER et la directive NIS2 et de mettre en œuvre les lois transposant ces directives. Par ailleurs, le SPF Mobilité et Transports continuera à mettre en œuvre de nouvelles obligations en matière de supervision de mesures de sûreté plus spécifiquement centrées sur le transport des marchandises dangereuses par rail.

Suite à la sixième réforme de l'État, les compétences en matière de transport de marchandises dangereuses par route et par voie navigable ont été régionalisées, à l'exception du transport de matières radioactives et explosibles et de matières animales présentant un danger pour la population. Les compétences en matière de transport par voie ferrée, voie maritime et voie aérienne sont restées fédérales. Ces règlements sont par ailleurs fixés par des instances internationales au niveau de l'ONU et de l'Union européenne. Cette situation renforce le besoin de coopération. Le SPF Mobilité et Transports poursuivra donc le travail entamé sous l'égide de la Conférence Interministerielle Mobilité pour aboutir à la conclusion d'un accord de coopération fixant les modalités de collaboration entre les différentes entités dans le respect des compétences de chacun.

Ik zal ook bijdragen aan een allesomvattend veiligheidsbeleid door op regeringsniveau te werken aan het samenbrengen van bevoegdheden op het vlak van veiligheid, meer bepaald via samenwerkingsverbanden tussen Securail en de FOD Binnenlandse Zaken.

Exploitatieveiligheid

Exploitatieveiligheid blijft een essentiële schakel in elk vervoersbeleid.

Op het vlak van spoorvervoer werd de voorbije jaren fors geïnvesteerd in de uitrol van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) op het Belgische spoorwegnet, zowel op het vlak van infrastructuur als rollend materieel. België mag zich op de borst kloppen dat het een van de pioniers op dit gebied is.

Het einde van de migratie naar ETCS komt in zicht. Vanaf 2026 zullen het spoorwegnet en het rollend materieel van de NMBS met deze nieuwe signalisatie-technologie in het kader van het ETCS-masterplan zijn uitgerust. Wat de private operatoren van het goederen- en reizigersvervoer betreft, schiet het uitrustingsniveau goed op, maar verschillende operatoren ondervinden objectieve moeilijkheden om hun volledige vloot binnen deze termijn uit te rusten, met name door vertragingen bij de onderaannemers. Op basis van de uitkomst van het overleg met de sector, de veiligheidsinstantie van de spoorwegen en de dienstregulering zal ik de regering, bij wijze van strikte overgangsmaatregel, een termijn voorstellen voor de inwerkingtreding van de verplichting om in "ETCS only" te rijden. Deze maatregelen zullen van korte duur, niet-discriminerend en proportioneel moeten zijn. Ze zullen het principe van de verplichte migratie naar het ETCS-systeem om te mogen rijden op het Belgische spoorwegnet niet in vraag stellen.

De veiligheid op spoorwegovergangen zal blijvend aandacht vragen om het aantal ongevallen te verminderen. Dit zal vooral gebeuren via de voortzetting van acties tegen trespassing. Er zullen derhalve ook nieuwe aanpassingen in de regelgeving worden voorgesteld. Deze zullen er met name op gericht zijn om rekening te houden met technologische innovaties op het gebied van waarschuwingssystemen bij trespassing en de opsporing van inbreuken. Er zullen ook voorstellen worden gedaan om het wettelijke kader aan te passen om rekening te houden met de uitspraak van het Grondwettelijk Hof over de administratieve beroepsprocedure tegen de beslissingen van Infrabel om een overweg te verwijderen.

In deze turbulente tijden komt het er ook op aan om zoveel mogelijk te anticiperen op crisismanagement. Het gaat erom in staat te zijn om de continuïteit van

Je contribueraï également à une politique de sécurité intégrale en collaborant au niveau du gouvernement au regroupement des compétences en matière de sécurité, notamment via des synergies entre Securail et le SPF Intérieur.

Sécurité d'exploitation

La sécurité d'exploitation reste un maillon essentiel de toute politique des transports.

Au niveau ferroviaire, des investissements très importants ont été consentis ces dernières années en vue du déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) sur le réseau ferroviaire belge tant au niveau de l'infrastructure que du matériel roulant. La Belgique peut se féliciter d'être un des pionniers dans cette matière.

La fin de la migration vers l'ETCS approche. A partir de 2026, le réseau ferroviaire et le matériel roulant de la SNCB seront équipés de cette nouvelle technologie de signalisation en application du masterplan ETCS. En ce qui concerne les opérateurs privés fret et voyageurs, le degré d'équipement progresse à un bon rythme mais plusieurs opérateurs rencontrent des difficultés objectives, notamment en raison de retards de sous-traitants, pour équiper l'ensemble de la flotte à cette échéance. Sur base du résultat des concertations qui ont eu lieu avec le secteur, l'autorité de sécurité ferroviaire et l'autorité de régulation, je proposerai au gouvernement, à titre de mesure strictement transitoire, un délai relatif à l'entrée en vigueur de l'obligation de circulation en régime "ETCS only". Ces mesures devront être de courte durée, non discriminatoires et proportionnées. Elles ne remettront pas en question le principe de la migration obligatoire vers le système ETCS pour circuler sur le réseau ferroviaire belge.

La sécurité aux passages à niveau nécessitera toujours une attention soutenue en vue de réduire le nombre d'accidents. Cela passera notamment par la poursuite des actions contre le trespassing. De nouvelles adaptations réglementaires seront ainsi proposées. Elles viseront notamment à tenir compte des innovations technologiques en matière de systèmes d'avertissement en cas de trespassing et de détection des infractions. Des propositions d'adaptation du cadre juridique seront également faites afin de tenir compte de l'arrêt de la Cour constitutionnelle relatif à la procédure de recours administratif contre les décisions d'Infrabel de supprimer un passage à niveau.

En ces temps chahutés, il convient également d'anticiper autant que faire se peut la gestion de crise. Il s'agit d'être en mesure d'assurer la continuité des services

essentiële diensten aan het land te kunnen garanderen en hiervoor ingeval van een grote crisis middelen te kunnen mobiliseren. Ik zal erop letten om in nauwe samenwerking met mijn collega's en de verschillende betrokken departementen ervoor te zorgen dat de plannen worden bijgewerkt, zodat essentieel vervoer in verslechterde omstandigheden kan worden gewaarborgd.

Een innovatieve spoorsector, een toekomstgerichte speler in de energietransitie

Hoewel het spoor een van de minst vervuilende vervoerswijzen blijft, kunnen er nog inspanningen worden geleverd om het nog groener te maken. Ook al dateert de spoorwegtechnologie uit de XIX^{de} eeuw, toch moeten de spoorwegen blijven innoveren om de mogelijkheden van nieuwe technologieën te benutten, maar ook om reizigers innovatieve diensten aan te bieden.

Ik zal me vooral met hart en ziel inzetten om samenwerkingsverbanden tussen mijn bevoegdheden op het gebied van klimaat en milieu en mijn bevoegdheden op het gebied van spoorvervoer aan te moedigen.

In dat opzicht zal ik ervoor zorgen dat het spoor een leidende rol speelt in de voorbereiding van de nieuwe beleidscyclus van het Nationaal Energie-Klimaatplan 2030. De doelstellingen zullen opnieuw worden bekeken in het licht van het regeerakkoord, rekening houdend met de economische realiteit, het concurrentievermogen van onze ondernemingen, de Europese doelstellingen en de koopkracht van onze burgers.

Ik zal ook het spoor, en meer specifiek de infrastructuurbeheerder, betrekken bij het beraad over de bijkomende inspanningen die moeten worden geleverd op het gebied van klimaataanpassing, met name bij de uitrol van het interfederaal actieplan inzake extreme weersomstandigheden.

Ik zal ook onderzoeken welke hefboomen moeten worden geactiveerd om Infrabel toe te staan commerciële activiteiten te ontwikkelen die nauw verband houden zijn met zijn gereguleerde activiteiten. In casu denk ik aan energieopwekking om elektrische bussen op te laden, elektriciteit te leveren aan omliggende gebouwen, enz. Deze activiteiten blijven bijkomstig en ondergeschikt aan de openbare dienst en mogen deze niet nadelig beïnvloeden.

Ik zal de energietransitie op het spoor stimuleren via de uitrol van een technologie van batterijtreinen. Ik zal ernaar streven de coördinatie tussen NMBS en Infrabel te versnellen voor de uitrol van batterijtreinen tegen 2030. In het belang van de efficiëntie en gelet

essentiels au pays et de mobiliser les ressources à cet effet en cas de crise majeure. Je serai attentif, en étroite coordination avec mes collègues et les différents services concernés, à ce que des plans soient mis à jour en vue d'assurer des transports essentiels dans des conditions dégradées.

Un rail innovant, acteur de la transition énergétique et tourné vers l'avenir

Même si le rail reste un des modes de transport les moins polluants, des efforts peuvent continuer à être réalisés pour le rendre encore plus vert. De la même façon, même si la technologie ferroviaire remonte au XIX^{ème} siècle, le rail se doit de continuer à innover pour embrasser les opportunités liées aux nouvelles technologies mais également proposer des services innovants aux voyageurs.

J'aurai particulièrement à cœur d'encourager des synergies entre mes compétences climat et environnement et mes compétences en termes de transport ferroviaire.

À cet égard, je veillerai à prévoir un rôle moteur pour le rail dans la préparation du nouveau cycle de gouvernance du Plan national énergie-climat 2030. Les objectifs seront réexaminés au regard de l'accord de gouvernement, en tenant compte de la réalité économique, de la compétitivité de nos entreprises, des objectifs européens et du pouvoir d'achat de nos citoyens.

J'intégrerai également le rail, et plus particulièrement le gestionnaire d'infrastructure, dans la réflexion sur les efforts supplémentaires à faire en matière d'adaptation climatique, notamment lors de la mise en place du plan d'action inter fédéral sur les conditions météorologiques extrêmes.

J'étudierai également les leviers à actionner en vue d'autoriser Infrabel à développer des activités commerciales en lien étroit avec ses activités régulées. En l'occurrence, je songe à la production d'énergie pour recharger les bus électriques, fournir de l'électricité aux bâtiments environnants, etc. Ces activités restent accessoires et subordonnées au service public et ne doivent pas l'affecter négativement.

J'encouragerai la transition énergétique au niveau ferroviaire via la mise en œuvre d'une technologie de trains à batterie. Je chercherai à accélérer la coordination entre la SNCB et Infrabel pour la mise en œuvre de trains à batterie d'ici 2030. Dans un souci évident

op het begrotingskader zouden dieseltreinen aan het einde van hun technische levensduur uit dienst moeten worden genomen.

Autonome treinen zijn eveneens een technologie die ik wil onderzoeken. Automatisering van de treinen kan een positief effect hebben op de stiptheid door optimalere rijpaden en minder kans op menselijke fouten. Slimmere aansturing kan leiden tot kortere opvolgtijden tussen treinen, waardoor het spoor efficiënter benut wordt.

Op kortere termijn zullen er experimenten moeten worden uitgevoerd om bepaalde reizigerstreinen met slechts één man aan boord (“One man car”) te laten rijden, zoals elders in Europa gebruikelijk is, met name op landelijke en voorstedelijke lijnen. Het gaat om een logische eerste stap naar een grotere automatisering van het treinverkeer. Een dergelijke ontwikkeling zal ook een oplossing bieden voor de problemen bij de aanwerving van personeel en zal het mogelijk maken om de spoorwegdiensten in het hele land te bestendigen en verder uit te bouwen. Natuurlijk moet erop worden toegezien dat aan de voorwaarden die een veilig verkeer voor zowel de reizigers als het personeel garanderen, is voldaan.

Innovatie verloopt ook via nieuwe diensten, gekoppeld aan technologische ontwikkelingen. Samen met mijn collega's uit de regering ga ik kijken of en hoe we “teleTREINwerken” kunnen stimuleren door rekening te houden met de gewerkte uren tijdens de verplaatsing met het openbaar vervoer zodra treinen beter zullen zijn uitgerust (tafeltjes, stopcontacten, voldoende 4G-dekking op het hele spoornetwerk). Dit moet het mogelijk maken om het gebruik van wegen en treinen overdag gelijkmatiger te maken.

De federale regering engageert zich, in nauwe samenwerking met de telecomoperatoren, om de witte en grijze vlekken in de internetconnecties langs het spoor te elimineren. Hierdoor kunnen reizigers tijdens de volledige treinreis genieten van een stabiele internet- en telefoonverbinding.

WEGVERVOER EN VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid

Elk verkeersslachtoffer is er een te veel. België telt momenteel 43 verkeersdoden per miljoen inwoners. We schommelen rond het Europese gemiddelde van 46, maar zijn nog ver verwijderd van de best presterende landen. De Belgische doelstelling voor 2030 is om te komen tot minder dan 320 verkeersdoden (ten opzichte

d'efficacité et compte tenu du cadre budgétaire, les trains diesels devraient être mis hors service à leur fin de vie technique.

Les trains autonomes sont également une technologie que je souhaite investiguer. L'automatisation des trains peut avoir un impact positif sur la ponctualité grâce à l'optimisation des sillons et à une réduction du risque d'erreurs humaines. Cela est susceptible de raccourcir les temps de succession entre les trains, ce qui permettra une utilisation plus efficace de la voie ferrée.

À plus court terme, des expériences devront être menées pour permettre la circulation de certains trains de voyageurs avec un seul homme à bord (“One man car”) comme cela est habituel ailleurs en Europe, en particulier sur les lignes rurales et suburbaines. Il s'agit d'un premier pas logique vers une plus grande automatisation de la circulation des trains. Une telle évolution répond en outre aux difficultés de recrutement de personnel et permettra de pérenniser et développer la desserte ferroviaire sur l'ensemble du territoire. Il faudra bien entendu veiller à ce que les conditions garantissant les circulations en toute sécurité, tant pour les voyageurs que pour le personnel, soient remplies.

Les innovations passent également par de nouveaux services, liés aux évolutions technologiques. Avec mes collègues du gouvernement, j'examinerai si et comment nous pouvons stimuler le “téléTRAINvail” par une prise en compte des heures de travail prestées durant le trajet en transport public dès que les trains seront mieux équipés (tablettes, prises, couverture 4G suffisante sur l'ensemble du réseau ferroviaire). Ceci devrait permettre de mieux lisser la fréquentation des routes et des trains durant la journée.

Le gouvernement fédéral, en étroite collaboration avec les opérateurs de télécommunications, s'engage à éliminer les zones blanches et grises pour les connexions internet tout au long des trajets. Cela permettra aux passagers de bénéficier d'une connexion internet et téléphonique stable pendant toute la durée du voyage en train.

TRANSPORT ROUTIER ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Sécurité routière

Chaque victime de la route est une victime de trop. La Belgique compte actuellement 43 morts par million d'habitants, nous sommes autour de la moyenne européenne de 46, mais loin des pays les plus performants. L'objectif belge pour 2030 est de parvenir à moins de 320 décès sur les routes (par rapport à l'année de

van het referentiejaar 2019, met 644 doden), terwijl we in 2023 nog 501 dodelijke slachtoffers moesten betreuren. De situatie voor de zwaargewonden is nog zorgwekkender. De veiligheid van actieve weggebruikers blijft ook een punt van bekommernis.

België zal aanzienlijke inspanningen moeten leveren om het aantal doden op onze wegen aanzienlijk te verminderen, met als doel het aantal zwaargewonden en doden op de weg te halveren tegen 2030 en de doelstelling "All for zero", dat wil zeggen nul doden op onze wegen tegen 2050 te bereiken.

In dit verband ben ik vastbesloten om een ambitieus verkeersveiligheidsbeleid te implementeren en om verkeerscriminelen hard aan te pakken door me te focussen op de recidivisten van ernstige feiten (en niet op de gemiddelde burger die de snelheidslimiet lichtjes overtreedt) en me te richten op echt problematisch gedrag.

Tot slot zal mijn actie de klemtoon leggen op gedragsverandering en niet meer louter op repressie, in het bijzonder door de voortzetting van de oproepen tot indiening van All for Zero-projecten die tijdens de vorige legislatuur zijn opgestart.

Voortzetting van de federale en interfederale samenwerking

Op basis van de evaluatie van het eerste federale verkeersveiligheidsplan (2021-2025) zal ik de zesde editie van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid bijeenroepen.

Daartoe ben ik van plan om nauw samen te werken met de bevoegde federale en gewestelijke partners, evenals met alle betrokken belanghebbenden, volgens de beginselen van een op een Safe system gebaseerde aanpak. In dit systeem is verkeersveiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid, op alle machtsniveaus. De onderdelen van het systeem (wegeninfrastructuur, snelheidsbeperkingen, voertuigveiligheid, toezicht op naleving van de regels, medische noodhulp, enz.) verminderen menselijke fouten, voorkomen ongevallen en vermijden ernstige gevolgen. Alle niveaus dragen bij aan de veiligheid: als één element faalt, wordt het door de andere ondervangen.

Het tweede Federaal Plan Verkeersveiligheid zal nieuwe maatregelen bevatten die tijdens deze zittingsperiode zullen moeten worden uitgevoerd of opgestart.

Tijdens de voorgaande jaren lag de nadruk op de "All for zero"-dynamiek, met een sterke focus op het versterken van de interfederale samenwerking met de

référence 2019, avec 644 morts), en 2023 nous avons déploré encore 501 victimes mortelles. La situation des blessés graves est encore plus préoccupante. La sécurité des usagers de la route actifs reste aussi un sujet de *préoccupation*.

La Belgique devra déployer des efforts considérables pour atteindre une réduction significative du nombre de morts sur nos routes, avec pour objectif de réduire de moitié le nombre de blessés graves et de morts sur les routes d'ici à 2030 et de parvenir à l'"objectif zéro", c'est-à-dire à zéro mort sur les routes d'ici à 2050.

Dans ce contexte, je m'engage à mettre en œuvre une politique ambitieuse en matière de sécurité routière et à m'attaquer sévèrement aux criminels de la route en me concentrant sur les récidivistes de faits graves, (et non sur le citoyen qui dépasse de peu la limite de vitesse autorisée) en se focalisant sur les comportements réellement problématiques.

Enfin, mon action mettra l'accent sur le changement de comportement et plus uniquement sur le caractère répressif au travers notamment de la poursuite des appels à projets All for zero lancés sous la précédente législature.

Poursuivre la coopération fédérale et interfedérale

Sur base de l'évaluation du premier plan fédéral de la sécurité routière (2021-2025), je convoquerai la sixième édition des États généraux pour la sécurité routière.

À cette fin, je souhaite travailler en étroite collaboration avec les partenaires fédéraux et régionaux compétents ainsi qu'avec toutes les parties prenantes concernées, selon les principes d'une approche Safe system. Dans ce système, la sécurité routière est une responsabilité partagée, à tous les niveaux de pouvoir. Les éléments constitutifs du système (les infrastructures routières, les limitations de vitesse, la sécurité des véhicules, le suivi du respect des règles, les soins médicaux d'urgence, etc.) atténuent les erreurs humaines, préviennent les accidents et évitent des conséquences graves. Tous les niveaux contribuent à la sécurité lorsqu'un élément est défaillant, les autres le rattrapent.

Le deuxième plan fédéral de la sécurité routière contiendra de nouvelles mesures à réaliser ou à entamer pendant cette législature.

Au cours des années précédentes, l'accent a été mis sur la dynamique "All for zero", avec une grande attention portée au renforcement de la coopération interfedérale

gewesten en met Vias institute in tal van domeinen. Ik zal er blijven op toezien dat deze samenwerking wordt voortgezet, bijvoorbeeld op het vlak van preventiecampagnes over verkeersveiligheid of het wetenschappelijk onderzoek naar verkeersveiligheid.

Daartoe zal ik het initiatief nemen om de Interministeriële Conferentie van ministers van Mobiliteit (CIM) te mobiliseren, een instrument dat zijn doeltreffendheid al heeft bewezen.

Recidive, verkeerscriminaliteit en straffen

Het is essentieel om gevaarlijk gedrag resoluut aan te pakken om straffeloosheid tegen te gaan en gevaarlijke bestuurders van de weg te halen. Ik ben van plan om me sterk op dit onderwerp te focussen en nauw samen te werken met onze interfederale partners. De versterking en het gebruik van het centraal systeem van de FOD Justitie en de ontwikkeling van een gegevensbank van recidivisten zullen centraal staan.

Deze databank, die gebaseerd zal zijn op en beheerd zal worden door het MaCH-systeem van de FOD Justitie, zal een grootschalige juridische en operationele analyse vereisen, waaraan de FOD Mobiliteit en Vervoer zal bijdragen. Daarbij is het aangewezen om erop toe te zien dat gemeentelijke en gewestelijke overtredingen met betrekking tot “beperkte” snelheidsovertredingen (zoals GAS-5 in Vlaanderen) worden opgenomen om gelijke rechten te garanderen en een volledige recidiveaanpak mogelijk te maken.

Op basis van eerdere overtredingen zullen overtreders automatisch worden opgeroepen om voor de politierechter te verschijnen als ze in de loop van de voorbije drie jaar te veel overtredingen hebben begaan. De drempel om te verschijnen alsook de verschijningsmodaliteiten zullen met alle betrokken partners moeten worden bepaald en in de wet worden vastgelegd. Het zal ook mogelijk zijn om bepaalde overtredingen uit het register te laten schrappen door een verkeersveiligheidskursus te volgen. Het model voor deze opleiding moet nog worden bepaald, maar de nadruk ligt op gedragsverandering en het ombuigen van een lakse maatschappelijke norm als het gaat om risicovol gedrag. Het zal gebaseerd zijn op de reeds lopende projecten over alternatieve maatregelen (met name over herstelopleidingen), projecten die ik in overleg met de andere betrokken actoren wil voltooien.

De uitrol van dit hele systeem is ambitieus en vereist een doorgedreven samenwerking met federale en gewestelijke partners (FOD Justitie, Politie, College van procureurs-generaal, Gewesten, enz.)

avec les régions et l'institut Vias dans divers domaines. Je veillerai à continuer cette coopération, par exemple dans le domaine des campagnes de prévention sur la sécurité routière ou encore la recherche scientifique en matière de sécurité routière.

À cette fin, je prendrai l'initiative de mobiliser la Conférence interministérielle des ministres de la Mobilité (CIM), qui constitue un instrument qui a déjà prouvé son efficacité.

Récidive, criminalité routière et sanctions

Il est essentiel de s'attaquer résolument aux comportements dangereux pour lutter contre l'impunité et retirer de la route les conducteurs dangereux. J'ai l'intention de me concentrer fortement sur ce sujet, en étroite collaboration avec les partenaires interfédéraux. Un accent central sera mis sur le renforcement et l'utilisation du système central du SPF Justice et le développement d'une base de données des récidivistes.

Cette base de données, qui s'appuiera sur le système MaCH du SPF Justice et qui sera gérée à cet endroit, nécessitera une analyse juridique et opérationnelle de grande envergure, à laquelle le SPF Mobilité et Transports contribuera. Ce faisant, il convient de veiller à ce que les infractions communales et régionales relatives aux excès de vitesse “limités” (comme le GAS-5 en Flandre) soient intégrées afin de garantir l'égalité des droits et afin de permettre une approche récidive complète.

Sur base des antécédents d'infractions, les contrevenants seront automatiquement convoqués devant un tribunal de police s'ils ont commis trop d'infractions au cours des trois dernières années. Le seuil de comparution ainsi que les modalités de comparution devront être précisés avec tous les partenaires concernés et être inscrits dans la loi. Il sera aussi possible de faire radier certaines infractions du registre en suivant une formation à la sécurité routière. Le modèle de cette formation devra être défini, mais l'accent est mis sur le changement de comportement et sur l'inversion d'une norme sociale laxiste en matière de comportements à risque. Il s'appuiera sur les projets déjà en cours sur les mesures alternatives (en particulier sur les formations de réintégration), projets que par ailleurs, je souhaite finaliser en concertation avec les autres acteurs concernés.

La mise en place de l'ensemble de ce système est ambitieuse et nécessite indispensablement une coopération poussée avec les partenaires fédéraux et régionaux (SPF Justice, Police, Collège des procureurs généraux, Régions, ...).

Een van de speerpunten van mijn beleid betreft het rijden onder invloed van alcohol en drugs, wat helaas veel voorkomt in ons land en ten grondslag ligt aan veel zware ongevallen. Ik vraag om meer alcohol- en drugstests en om de registratie van alle tests in alle politiezones, zodat ik mijn beleid kan baseren op de exploitatie van deze gegevens.

Bovendien zal ik erop toezien dat de voorwaarden voor het verplicht stellen van een alcoholslot worden aangescherpt. Dit instrument wordt in het buitenland al beschouwd als een "goede praktijk" van België, omdat het recidive voorkomt tijdens, maar ook na het gebruik ervan, terwijl het de nadruk legt op de gedragsverandering. De drempel voor het verplicht stellen van een alcoholslot bij recidive wordt in de wet op de verkeersveiligheid verlaagd naar 0,8 promille. Er zal ook worden onderzocht of dit instrument een geschikte maatregel is voor het specifieke geval van alcoholverslaafden.

De werkgroep "Rijden onder invloed van alcohol en drugs", voorgezeten door de FOD Mobiliteit en Vervoer en samengesteld uit experts ter zake, zal ook andere maatregelen ter bestrijding van rijden onder invloed bestuderen en ontwikkelen. Verschillende projecten worden momenteel onderzocht: de douane inzetten voor alcohol- en drugscontroles op de weg; tijdelijke rijverboden voor rijden in dronken toestand verlengen; de drempel voor onmiddellijke intrekking gedurende 15 dagen verlagen van 1,2 promille naar 0,8 promille; de duur van de intrekking verlengen; de werkzaamheden voortzetten met betrekking tot de nieuwe stoffen die opduiken bij de opsporing van drugs (zoals lachgas en ketamine); de mogelijkheid onderzoeken om bij ernstige overtredingen ingevolge alcohol en drugs het rijverbod pas te beëindigen nadat de overtreder heeft bewezen dat er geen overmatig gebruik van deze stoffen is geweest.

Naar analogie met het alcoholslot zal ik de optie bestuderen waarbij de rechter een rijbewijs slot oplegt aan bestuurders die hun rijbewijs verliezen. Om rijbewijs slot in te voeren, moeten we eerst het digitale rijbewijs ontwikkelen, waarover op Europees niveau nog wordt gedebatteerd in het kader van de herziening van de derde rijbewijsrichtlijn. Vervolgens zal de FOD Mobiliteit en Vervoer samen met Vias de haalbaarheid en de noodzakelijke voorwaarden voor het opzetten van een pilootproject bestuderen.

Samen met de Politie en de FOD Justitie verbind ik me er ook toe om strengere straffen op te leggen voor het rijden zonder rijbewijs. De straffen voor personen die houder zijn van een voorlopig rijbewijs en die ernstige overtredingen begaan, zullen in de wet worden

Un fer de lance de ma politique concerne la conduite sous l'influence de l'alcool et de la drogue, qui est malheureusement fortement représentée dans notre pays et qui est à l'origine de nombreux accidents graves. Je demande plus de contrôles d'alcoolémie et de drogue, ainsi que l'enregistrement de tous les tests dans toutes les zones de police afin de pouvoir fonder mes politiques à partir de l'exploitation de ces données.

De plus je veillerai à ce que les conditions d'imposition d'un éthylotest antidémarrage soient renforcées. Cet outil est déjà considéré à l'étranger comme une "bonne pratique" de la Belgique, car elle prévient la récidive pendant mais aussi après son utilisation, tout en mettant l'accent sur le changement de comportement. Le seuil menant à obliger cet éthylotest en cas de récidive sera réduit à 0,8 pour mille dans la loi sur la sécurité routière. Il sera également examiné si cet outil est une mesure adéquate pour le cas spécifique des personnes dépendantes de l'alcool.

Le groupe de travail "Conduite sous l'influence d'alcool et de drogues", présidé par le SPF Mobilité et Transports et composé d'experts dans le domaine, étudiera et développera aussi d'autres mesures contre la conduite sous influence. Différents projets sont actuellement à l'étude: faire appel aux douanes pour effectuer des contrôles d'alcool et de drogues sur la route; prolonger les interdictions temporaires de circulation pour la conduite en état d'ivresse; abaisser le seuil de retrait immédiat pendant 15 jours de 1,2 pour mille à 0,8 pour mille; prolonger la durée du retrait; poursuivre les travaux sur les nouvelles substances qui apparaissent pendant la détection des drogues (comme le gaz hilarant et la kétamine); examiner la possibilité, pour les infractions graves liées à l'alcool et à la drogue, de ne mettre fin à l'interdiction de conduire qu'après que le contrevenant a prouvé qu'il n'y a pas eu de consommation excessive de ces substances.

Par analogie avec l'éthylotest antidémarrage, j'étudierai l'option pour le juge d'imposer un verrou du permis de conduire pour les conducteurs qui le perdent. La mise en place de ce verrou nécessite dans un premier temps de développer le permis digital qui est encore en cours de discussion au niveau européen dans la révision de la troisième directive sur le permis de conduire. Par la suite, le SPF Mobilité et Transports étudiera avec Vias la faisabilité et les conditions nécessaires à la mise en place d'un projet pilote.

Avec la Police et le SPF Justice, je m'engage également à imposer des sanctions plus strictes en cas de conduite sans permis de conduire. Les sanctions pour les personnes détentrices d'un permis de conduire provisoire, qui commettent des infractions graves, seront

geharmoniseerd met de straffen die gelden voor beginnende bestuurders van categorie B, in het bijzonder met betrekking tot het rijverbod en de herstelexamens. Tot slot volgt de FOD Mobiliteit en Vervoer actief de Europese debatten over de wederzijdse erkenning van rijverboden.

De FOD Mobiliteit en Vervoer zal zijn expertise inbrengen bij de invoering van de “strafbaarstelling van verkeersdoden” in het Strafwetboek, waarvoor de FOD Justitie zal optreden als projectleider.

Vaststelling en vervolging

Tijdens deze zittingsperiode wil ik ook meer aandacht besteden aan andere soorten verkeersovertredingen, en dus niet enkel aan de grote plagen zoals overdreven snelheid en rijden onder invloed. Voorbeelden die ik hier beoog zijn: geen verzekering, ongeldig technisch keuringsbewijs, enz.

Met het oog op de recente publicatie van de nieuwe “Code van de openbare weg” zal de FOD Mobiliteit en Vervoer toezien op de samenhang tussen de verschillende regelgevende teksten, met inbegrip van het in overeenstemming brengen van de categorisering van de overtredingen in graden. Er wordt rekening gehouden met de kwetsbaarheid van bepaalde categorieën weggebruikers en de ernst die of het gevaar dat wordt teweeggebracht voor de verkeersveiligheid, zodat de straf proportioneel is.

Ik denk dat het essentieel is dat innovatie en technologie zoveel mogelijk kunnen worden ingezet voor de vaststelling en repressie van gevaarlijk gedrag. Het doel is om slimme camera's te gebruiken om bijvoorbeeld het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur of het niet dragen van veiligheidsgordels op te sporen. Bij het gebruik van deze camera's moet de privacy worden gerespecteerd, wat een aanpassing van het regelgevingskader in overleg met de politie zal vereisen.

Buitenlandse overtreeders zullen bij overtredingen niet buiten schot blijven. Ook al heeft België al twee bilaterale verdragen, met Nederland en Frankrijk, ik heb in dit stadium geen plannen om nog andere bilaterale akkoorden te sluiten. Alle overtredingen die tijdens het Belgische voorzitterschap aan de nieuwe Richtlijn Crossborder Exchange 2024/3237 konden worden toegevoegd, werden door de Permanente Vertegenwoordiging immers met de steun van de administratie en alle Europese landen besproken en er is hevig over onderhandeld. Er werd een akkoord bereikt over 18 overtredingen, wat neerkomt op een toename met 10 overtredingen. Een hele reeks gevaarlijke gedragingen zijn inmiddels toegevoegd,

harmonisées dans la loi avec celles en vigueur pour les conducteurs novices de la catégorie B, notamment en matière de déchéance du droit de conduire et des examens de réintégration. Enfin, le SPF Mobilité et Transports suit activement les discussions européennes sur la reconnaissance mutuelle des déchéances du droit de conduire.

Le SPF Mobilité et Transports apportera enfin son expertise à l'introduction de “l'homicide routier” dans le Code pénal, pour lequel le SPF Justice sera porteur de projet.

Constatacion et poursuite

Au cours de cette législature, je souhaite aussi apporter une plus grande attention à d'autres types d'infractions routières, et donc pas uniquement aux principaux fléaux que sont la vitesse et la conduite sous influence. Sont ici visés par exemple: le défaut d'assurance et le contrôle technique non valide, ...

Compte tenu de la publication récente du nouveau “Code de la voie publique”, le SPF Mobilité et Transports veillera à la cohérence entre les différents textes réglementaires, y compris par la mise en conformité de la catégorisation des infractions par degrés. La vulnérabilité de certaines catégories d'usagers de la route et la gravité ou le danger provoqué pour la sécurité routière seront pris en compte, de sorte que la sanction soit proportionnée.

Je pense qu'il est essentiel que l'innovation et la technologie puissent être utilisées autant que possible dans la constatation et la répression de comportements dangereux. L'objectif est d'utiliser des caméras intelligentes pour détecter par exemple, l'utilisation du GSM au volant ou le non-port de la ceinture. Ces caméras doivent être utilisées dans le respect de la vie privée, ce qui exigera une adaptation du cadre réglementaire en concertation avec la police.

Les contrevenants étrangers sont aussi concernés par les infractions. Si la Belgique dispose déjà de deux traités bilatéraux, avec les Pays-Bas et avec la France, je n'envisage pas à ce stade de conclure d'autres accords bilatéraux. En effet, toutes les infractions qui pouvaient être ajoutées dans le cadre de la nouvelle directive Crossborder Exchange 2024/3237 durant la Présidence belge, ont été discutées et négociées âprement par la Représentation permanente avec l'appui de l'administration et de l'ensemble des pays européens. Un accord est intervenu sur 18 infractions, ce qui représente une augmentation de 10 infractions. Désormais, toute une série de comportements dangereux s'ajoutent tels que le

zoals gevaarlijk inhalen, vluchtmisdrijf, overbelading, gevaarlijk parkeren en stoppen, rijden in de verboden rijrichting, niet-naleving van toegangsbeperkingen voor voertuigen (cf. voetgangerszones), enz.

De richtlijn zal ook de identificatie van buitenlandse overtreders verbeteren en hun straffeloosheid voorkomen, met inachtneming van hun rechten en die van Belgen in het buitenland. Er is ook voorzien in waarborgen voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer bij de uitwisseling van de persoonsgegevens van overtreders tussen de lidstaten.

De werkzaamheden voor de omzetting van deze richtlijn in Belgisch recht tegen uiterlijk 20 juli 2027, gecoördineerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer, zullen verlopen in samenwerking met de tal van federale en gewestelijke partners en actoren die bij deze materie betrokken zijn. De werkzaamheden ter voorbereiding van de uitvoeringshandelingen binnen de werkgroep van experts van de Europese Commissie zullen ook nauwlettend worden gevolgd.

Voertuigveiligheid

Verkeersveiligheid omvat ook de uitwerking van productnormen voor de actieve veiligheid van voertuigen en uniforme regels voor het internationale wegverkeer.

In dit verband zal België op de internationale fora voor de uitrol van nieuwe veiligheidssystemen ambitieuze standpunten blijven innemen. De FOD Mobiliteit en Vervoer neemt deel aan 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 toeziet op de harmonisering van internationale verkeersregels, en het World Forum for the harmonization of vehicle regulations (WP29), dat belast is met de integratie van technologische innovaties van voertuigen om ze veiliger en milieuvriendelijker te maken.

Op Europees niveau zijn de voertuigen die op de markt worden gebracht al gedurende vele jaren met nieuwe veiligheidssystemen uitgerust. Deze ontwikkeling zal de komende jaren worden voortgezet, met name in 2026 met de introductie van het geavanceerde noodremsysteem voor voetgangers en fietsers en het geavanceerde waarschuwingssysteem voor afleiding van de bestuurder, dat de bestuurder waarschuwt als hij of zij zijn of haar ogen voor langere tijd van de weg af houdt. Vanaf 2029 zal het ontwerp van alle cabines

dépassement dangereux, le délit de fuite, la surcharge, le stationnement et l'arrêt dangereux, la circulation en sens interdit, le non-respect des restrictions d'accès des véhicules – cf. les zones piétonnes, etc.

La directive permettra aussi d'améliorer l'identification des contrevenants étrangers et de prévenir leur impunité, tout en respectant leurs droits et ceux des Belges à l'étranger. Ainsi, des garanties en matière de protection de la vie privée lors des échanges des données personnelles des contrevenants entre États membres sont aussi prévues.

Le travail de transposition de cette directive en droit belge, au plus tard le 20 juillet 2027 et coordonné par le SPF Mobilité et Transports, se déroulera en collaboration avec les nombreux partenaires et acteurs fédéraux et régionaux concernés par cette matière. Les travaux de préparation des actes d'exécution au sein du groupe de travail d'experts de la Commission européenne feront également l'objet d'un suivi attentif.

Sécurité des véhicules

La sécurité routière passe aussi par l'élaboration de normes de produit qui portent sur la sécurité active des véhicules et de règles uniformes en matière de circulation routière internationale.

Dans ce cadre, la Belgique continuera à adopter dans les forums internationaux des positions ambitieuses pour le déploiement de nouveaux systèmes de sécurité. Le SPF Mobilité et Transports participe à 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 internationales, 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.

Au niveau européen, depuis de nombreuses années, de nouveaux systèmes de sécurité équipent déjà les véhicules mis sur le marché. Cette évolution se poursuivra dans les prochaines années, notamment en 2026 avec l'introduction du système avancé de freinage d'urgence pour piétons et cyclistes ou de l'avertisseur avancé de distraction du conducteur qui prévient le conducteur lorsque celui-ci quitte la route des yeux de manière prolongée. Dès 2029, le design de toutes les cabines des véhicules lourds sera adapté afin d'améliorer la

van zware voertuigen worden aangepast om het directe zicht van bestuurders te verbeteren, ten voordele van de kwetsbare weggebruikers die zich soms in hun dode hoek bevinden.

Uiterlijk in 2027 zal de werking van deze nieuwe veiligheidssystemen door de Europese Commissie worden geëvalueerd. Samen met de experts van de FOD Mobiliteit en Vervoer zal ik het resultaat van deze evaluatie op de voet volgen, en ik zal niet nalaten om, indien nodig, aanbevelingen doen aan de Europese Commissie om de bestaande normen aan te scherpen.

Wat de autonome voertuigen betreft, zal ik de constructieve samenwerking met de bevoegde gewestelijke autoriteiten die bevoegd zijn voor de wegeninfrastructuur en de typegoedkeuring voortzetten. Zo zal de FOD Mobiliteit en Vervoer zijn deelname aan de interfederale werkgroep rond autonome voertuigen, die bijdraagt tot de ontwikkeling van een wettelijk kader voor de ontwikkeling van deze voertuigen, voortzetten.

Op het niveau van de Europese Unie laat de technische regelgeving al de goedkeuring toe van volledig geautomatiseerde lichte voertuigen (personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen) die in kleine reeksen worden geproduceerd. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal de werkzaamheden van de VN/ECE en van Europa over de normen voor autonome voertuigen die in grote reeksen worden geproduceerd, volgen. Deze technische verordening zou in 2026 moeten worden aangenomen. Ik zal de Europese Commissie ook interpellieren over de nood om wetgeving te voorzien voor door een operator op afstand bestuurde voertuigen.

De FOD Mobiliteit en Vervoer zal ook blijven bijdragen aan de werkgroepen van de VN/ECE voor het uitwerken van internationale verkeersregels. Deze harmonisering is nodig om het internationale verkeer van autonome voertuigen te vergemakkelijken.

Voertuigen en klimaat

Het wegvervoer staat voor grote uitdagingen. In België blijft de sector immers een van de grootste bijdragers aan de uitstoot van broeikasgassen en de enige sector waarvan de uitstoot boven het referentieniveau van 1990 blijft.

Maar zoals de voorzitter van de Europese Commissie, Ursula von der Leyen, ons eraan herinnerde met de aankondiging van een Clean Industrial Deal, gaat het erom om tegelijkertijd de belangen van de Europese auto-industrie veilig te stellen door haar concurrentievermogen te waarborgen ten aanzien van de opkomst van nieuwe mondiale spelers en de verwachte invoering van

vision directe des chauffeurs à l'avantage des usagers vulnérables qui se trouvent parfois dans leur angle mort.

Au plus tard en 2027, le fonctionnement de ces nouveaux systèmes de sécurité sera évalué par la Commission européenne. Je serai attentif au résultat de cette évaluation avec les experts de le SPF Mobilité et Transports et je ne manquerai de soumettre à la Commission européenne, si nécessaire, des recommandations afin de renforcer les normes existantes.

En matière de véhicules autonomes, je poursuivrai la coopération constructive avec les autorités régionales compétentes pour les infrastructures routières et l'homologation. Ainsi, le SPF Mobilité et Transports poursuivra sa participation au groupe de travail interfédéral relatif aux véhicules autonomes qui contribue notamment à l'élaboration d'un cadre juridique permettant le développement de ces véhicules.

Au niveau de l'Union européenne, les règlements techniques permettent déjà l'homologation de véhicules légers (voitures et utilitaires légers) entièrement automatisés produits en petites séries. Le SPF Mobilité et Transports suivra les travaux de l'UNECE et de l'Europe sur les normes des véhicules autonomes produits en grandes séries. Ce règlement technique devrait être adopté en 2026. J'interpellerai également la Commission européenne sur le besoin de légiférer en matière de véhicules téléguidés qui sont pilotés à distance par un opérateur.

Le SPF Mobilité et Transports continuera par ailleurs à contribuer aux groupes de travail de l'UNECE concernant l'élaboration des règles de circulation internationales. Cette harmonisation est nécessaire pour faciliter la circulation internationale des véhicules autonomes.

Véhicules et climat

Le transport routier doit faire face à des défis importants. En Belgique, le secteur reste en effet un des principaux contributeurs aux émissions de gaz à effet de serre et le seul dont les émissions restent supérieures au niveau de référence de 1990.

Comme l'a toutefois rappelé la Présidente de la Commission européenne Ursula von der Leyen avec l'annonce d'un Clean Industrial Deal, il s'agit de veiller dans le même temps à préserver les intérêts de l'industrie automobile européenne en garantissant sa compétitivité face à l'émergence de nouveaux acteurs mondiaux et l'introduction attendue de barrières à l'exportation. Outre

exportbelemmeringen. Naast milieuvriendelijkere voertuigen zal dit ook gebeuren via de steun aan innovatie die rekening houdt met de maatschappelijke gevolgen. Europa en België mogen de trein van de autonome voertuigen niet missen en ik zal de ontwikkelingen op dit gebied nauwlettend volgen.

Milieunormen

Om de voorspelbaarheid voor de automobielsector alsook de naleving van onze klimaatverbintenissen te garanderen, zal ik ervoor zorgen dat de eerder aangenomen doelstellingen voor de verkoop van emissievrije voertuigen worden bevestigd, op voorwaarde dat er geen afbreuk aan de economische belangen van de automobielsector wordt gedaan en dat de technologische beperkingen in aanmerking worden genomen.

Aangezien België het bij de vorige herziening steunde, zal ik er ook nauwlettend op toezien dat de Europese Commissie maatregelen voorstelt om rekening te houden met de energie-efficiëntie van voertuigen.

Ondanks de noodzakelijke ontwikkeling van elektriciteit zal de FOD Mobiliteit en Vervoer voorts ook de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen (waterstof, synthetische brandstoffen of biobrandstoffen van de nieuwe generatie) die vooral op de zwaarste transportmodi en het vrachtvervoer moeten zijn gericht, op de voet volgen.

Retrofit en elektrische voertuigen

Sinds 1 juni 2023 bestaat er in België een regelgevingskader voor de individuele goedkeuring van voertuigen die een retrofit ondergaan. Ik overweeg een verruiming van dit kader met goedkeuringen voor voertuigen die in kleine reeksen worden geproduceerd, om de kosten te drukken.

Ik zal samen met experts van de FOD Mobiliteit en Vervoer de ontwikkelingen in dit dossier op Europees niveau opvolgen. Tegelijkertijd zal ik een haalbaarheidsstudie laten uitvoeren over dit onderwerp, onder meer over het succes van deze maatregel in België en Frankrijk en over het ontwikkelingspotentieel ervan met betrekking tot nieuwe elektrische voertuigen. Op basis van de resultaten van dit onderzoek zal ik samen met mijn collega's van de gewesten evalueren of het nodig is om de retrofitting uit te breiden naar de kleine reeksen.

Meer in het algemeen zal ik aandacht hebben voor de mogelijke maatregelen om de levensduur van elektrische voertuigen te verlengen en daarmee hun CO₂-voetafdruk te verkleinen.

des véhicules plus respectueux de l'environnement, cela passera également par le soutien à l'innovation tenant compte de ses impacts sociaux. L'Europe et la Belgique ne doivent pas manquer le train du véhicule autonome et je serai attentif à suivre les évolutions dans ce domaine.

Normes environnementales

Afin de garantir la prévisibilité pour le secteur automobile et le respect de nos engagements en matière de climat, je veillerai à ce que les objectifs adoptés précédemment pour les ventes de véhicules à zéro émission soient confirmés à condition de préserver les intérêts économiques du secteur automobile et de tenir compte des contraintes technologiques.

Comme la Belgique l'avait soutenu lors de la précédente révision, je serai également attentif à ce que la Commission européenne propose des mesures afin de tenir compte de l'efficacité énergétique des véhicules.

Malgré le développement nécessaire de l'électricité, le SPF Mobilité et Transports suivra par ailleurs de près le développement des carburants alternatifs (hydrogène, carburants synthétiques ou biocarburants de nouvelle génération) qui devraient être en priorité orientés vers les modes de transport les plus lourds et le transport de marchandises.

Retrofit et véhicules électriques

Depuis le premier juin 2023, un cadre réglementaire existe en Belgique pour l'homologation individuelle de véhicules rétrofités. J'envisage un élargissement de ce cadre aux homologations pour les véhicules produits en petites séries pour en diminuer le coût.

Je suivrai, avec les experts du SPF Mobilité et Transports, les évolutions du dossier au niveau européen. Dans le même temps, je lancerai une étude de faisabilité sur le sujet portant e.a., sur le succès de cette mesure en Belgique et en France et sur son potentiel d'évolution au regard des véhicules électriques neufs. Sur base des résultats de cette étude, j'évaluerai avec mes collègues des Régions la nécessité d'étendre le retrofitting aux petites séries.

De manière plus générale, je prêterai attention aux potentielles mesures qui contribuent à prolonger la durée de vie des véhicules électriques et partant, à réduire leur empreinte carbone.

Lichte elektrische voertuigen

Elektrische steps en andere gemotoriseerde voortbewegingstoestellen vormen een lichter en duurzamer alternatief voor de auto. Deze voortbewegingstoestellen kunnen worden gebruikt voor een aantal stedelijke en voorstedelijke verplaatsingen en zijn een perfecte aanvulling op het openbaar vervoer om de eerste of laatste kilometers van een intermodale traject mee af te leggen.

Deze toestellen verschillen echter in bepaalde opzichten van fietsen en gemotoriseerde tweewielers en er moet rekening worden gehouden met hun specifieke kenmerken. De Code van de openbare weg is al dienovereenkomstig aangepast. Echter, bij ontstentenis van een specifieke Europese regelgeving zal ik de FOD Mobiliteit en Vervoer vragen om dit jaar een benchmarking van de nationale regelgevende kaders voor lichte elektrische voertuigen uit te voeren in de lidstaten die er een hebben aangenomen. Op basis van deze benchmarking, en in de veronderstelling dat de Europese Commissie intussen nog steeds geen ontwerp van geharmoniseerde regelgeving heeft voorgedragen, zal ik de haalbaarheid bestuderen om een nationaal kader vast te leggen voor de goedkeuring van deze toestellen in België, in overleg met de gewesten en de BENELUX, rekening houdend met in het bijzonder een snelheidsbeperking van 25 km/u en een gewichtslimiet.

Bovendien evolueert de markt voor lichte elektrische voertuigen voortdurend, waardoor nieuwe voertuigen opkomen en snel populair worden, weliswaar niet zonder veiligheidsproblemen op te werpen. Een voorbeeld zijn de fatbikes, deze elektrische fietsen of brommers met brede banden en een ruig uiterlijk die vooral door thuisbezorgers van maaltijden worden gebruikt. Deze rijwielen zijn niet altijd in overeenstemming met en goedgekeurd volgens de bestaande technische voorschriften. Samen met de FOD Mobiliteit en Vervoer zal ik nagaan in hoeverre er controles kunnen worden uitgevoerd op fatbikes die in België op de markt worden gebracht in het kader van het markttoezicht op voertuigen.

Met betrekking tot fatbikes, speedpedelecs en gemotoriseerde tweewielers in het algemeen, zal ik de Europese Commissie ook oproepen om de bestaande technische verordening te herzien om de veiligheid te versterken en tegelijkertijd de belangen van de sector te beschermen.

Véhicules électriques légers

Les trottinettes électriques et les autres engins de déplacement motorisés constituent une alternative plus légère et plus durable à la voiture. Ces engins permettent d'assurer nombre de trajets urbains et péri-urbains et sont parfaitement complémentaires des transports en commun pour réaliser les premiers ou derniers kilomètres d'un trajet intermodal.

Ces véhicules se distinguent toutefois des cycles et des deux-roues motorisés sous certains aspects et leurs spécificités doivent être prises en compte. Le Code de la voie publique a déjà été modifié en conséquence. Mais en l'absence d'une réglementation européenne spécifique, je demanderai au SPF Mobilité et Transports de réaliser dès cette année un benchmarking des cadres réglementaires nationaux concernant les véhicules électriques légers dans les États membres qui en ont adopté un. Sur base de ce benchmarking et dans l'hypothèse où la Commission européenne n'a toujours pas présenté de projet de règlement harmonisé dans l'intervalle, j'étudierai la faisabilité de définir un cadre national pour l'homologation de ces engins en Belgique en concertation avec les régions et le BENELUX, tenant compte notamment d'une limite de vitesse de 25 km/h et d'une limite de masse.

En outre, le marché des véhicules électriques légers étant en constante évolution, de nouveaux véhicules émergent et deviennent rapidement populaires non sans poser des questions de sécurité. Il en va par exemple des fatbikes, ces vélos électriques ou cyclomoteurs aux pneus larges et au look robuste notamment utilisés par les livreurs de repas à domicile. Ces cycles ne sont pas toujours conformes et homologués selon les prescriptions techniques existantes. Avec le SPF Mobilité et Transports, je verrai dans quelle mesure des contrôles pourront être effectués sur les fatbikes mis sur le marché en Belgique dans le cadre de la surveillance du marché des véhicules.

S'agissant des fatbikes, des speed pedelecs et des deux-roues motorisés en général, j'interpellerai par ailleurs la Commission européenne pour qu'elle révise le règlement technique existant afin de renforcer la sécurité tout en préservant les intérêts du secteur.

GOEDEREN- EN PERSONENVERVOER OVER DE WEG

Strijd tegen sociale dumping

Ik zal de strijd tegen sociale dumping in het wegvervoer opvoeren.

Daartoe zal het samenwerkingsprotocol van 15 december 2023 tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer en de SIRS (Sociale Informatie- en Onderzoeksdienst van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg) daadwerkelijk ten uitvoer worden gebracht. Dit samenwerkingsprotocol tussen verschillende sociale inspectiediensten van de Federale Staat houdt een engagement in om multidisciplinaire controles te organiseren, waarbij de betrokken controlediensten hun krachten bundelen en elkaar aanvullen.

Geleidelijk aan zal er meer nadruk worden gelegd op gerichte controles op het goederen- en personenvervoer over de weg. Deze ambitie maakt trouwens deel uit van de doelstellingen van het Europese mobiliteitspakket. Om te voldoen aan een andere doelstelling van deze Europese wetgeving zal de FOD Mobiliteit en Vervoer ook bijdragen tot de ontwikkeling van het risicoclassificatiesysteem van transportondernemingen, waarin de gewestelijke overheden een leidende rol spelen.

Daarnaast zal de FOD Mobiliteit en Vervoer elk jaar een aantal acties in het kader van thematische controle organiseren, gericht op specifieke segmenten van de wegvervoersektor (bijvoorbeeld licht goederenvervoer en reizen met touringcars). Deze acties moeten ook een sensibiliseringseffect hebben.

Het gebruik van DSRC-controleapparatuur (Dedicated Short-Range Communication) om bepaalde overtredingen op de rij- en rusttijdenregels op te sporen, zal verder in de controles op het wegvervoer worden geïntegreerd. Voorts zal de FOD Mobiliteit en Vervoer blijven samenwerken met het VIAS Institute om de doeltreffendheid en haalbaarheid van het gebruik van andere technologische instrumenten bij controles van het wegvervoer te bestuderen.

Digitalisering van vervoersdocumenten

Ik zal erop toezien dat de eFTI-verordening (Electronic Freight and Transport Information) vanaf juli 2027 wordt geïmplementeerd. Europa wil vervoerders het recht geven om vervoersdocumenten in elektronische vorm aan controleambtenaren aan te bieden. Digitalisering is bedoeld om de administratieve last voor vervoerders en verzenders te verminderen en tegelijkertijd de doeltreffendheid van de controles te vergroten. Dit initiatief

TRANSPORT PAR ROUTE DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES

Lutter contre le dumping social

Je veillerai à intensifier la lutte contre les pratiques de dumping social dans le transport routier.

À cette fin, le protocole de coopération du 15 décembre 2023 entre le SPF Mobilité et Transports et le SIRS (Service d'information et de recherche sociale du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale) sera mis en œuvre de manière effective. Ce protocole de coopération entre plusieurs services d'inspections sociales de l'État fédéral implique un engagement à organiser des contrôles multidisciplinaires, où les services de contrôle concernés unissent leurs forces et se complètent mutuellement.

Progressivement, il sera mis davantage l'accent sur des contrôles ciblés du transport de marchandises et de personnes par la route. Cette ambition fait d'ailleurs partie des objectifs du Paquet Mobilité européen. Afin de respecter un autre objectif de cette législation européenne, le SPF Mobilité et Transports contribuera aussi au développement du système de classification des risques des entreprises de transport, dans lequel les autorités régionales jouent un rôle de premier plan.

En outre, le service de contrôle routier du SPF Mobilité et Transports organisera chaque année plusieurs actions de contrôle thématiques, ciblant des segments spécifiques du transport routier (par exemple, le transport léger de marchandises et les excursions en autocar). Ces actions doivent également avoir un effet de sensibilisation.

L'utilisation de l'équipement de contrôle DSRC (Dedicated Short-Range Communication) pour détecter certaines infractions aux règles sur les temps de conduite et de repos sera davantage intégrée dans les contrôles du transport routier. De plus, le SPF Mobilité et Transports continuera à collaborer avec l'institut VIAS pour étudier l'efficacité et la faisabilité de l'utilisation d'autres outils technologiques dans le cadre des contrôles du transport routier.

Digitaliser les documents de transport

Je veillerai à implémenter le règlement eFTI (Electronic Freight and Transport Information) à partir de juillet 2027. L'Europe souhaite accorder aux transporteurs le droit de présenter les documents de transport sous forme électronique aux agents de contrôle. La digitalisation vise à réduire la charge administrative des transporteurs et des expéditeurs tout en augmentant l'efficacité des contrôles. Cette initiative a également un impact

heeft ook een aanzienlijke ecologische impact door het gebruik van papier en drukinkt te verminderen.

Dankzij proefprojecten in België en de Benelux had België al een solide ervaring met de elektronische vrachtbrief verworven. Hierdoor heeft ons land invloed kunnen uitoefenen op de uitwerking van de Europese kaderverordening 2020/1056 eFTI, die in 2020 is gepubliceerd, alsook op de eerste uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen, die eind 2024 zijn gepubliceerd. Het doel voor 2025 is om de Europese Commissie oriënteringen te blijven aanreiken bij de vastlegging van de specificaties die vereist zijn voor de oprichting van eFTI-platforms in de private sector.

Bovendien zal de FOD Mobiliteit en Vervoer een plan van aanpak uitwerken om een openbaar IT-systeem te ontwikkelen, waarmee controlebeambten vanaf juli 2027 de gegevens van vervoersdocumenten digitaal kunnen ontvangen.

Verbetering van de dienstverlening aan de burger

De FOD Mobiliteit en Vervoer zal de digitalisering van zijn processen voor de afgifte van het rijbewijs en de inschrijving van voertuigen samen met zijn federale en gewestelijke partners, met lokale overheden en met de betrokken private ondernemingen voortzetten. Bijzondere aandacht zal gaan naar het fysiek toegankelijk houden van de diensten voor mensen die moeite hebben met digitale technologie.

Gelet op het groeiende belang van de toegang tot de databanken van de federale overheid voor zowel de private als de overheidssector bij de uitvoering van hun beleid, zullen de wet en het koninklijk besluit houdende oprichting van de Kruispuntbank van de Voertuigen (KBV) worden herzien om de toegang te vergemakkelijken of mogelijk te maken met inachtneming van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens.

écologique non négligeable en diminuant l'utilisation du papier et de l'encre d'impression.

Grâce à des projets pilotes menés au niveau belge et du Benelux, la Belgique avait déjà acquis une solide expérience avec la lettre de voiture électronique. Cela a permis à notre pays d'influencer l'élaboration du règlement-cadre européen 2020/1056 eFTI, publié en 2020, ainsi que les premiers actes d'exécution et actes délégués, publiés fin 2024. L'objectif pour 2025 est de continuer à orienter la Commission européenne dans la définition des spécifications requises pour la mise en place des plateformes eFTI dans le secteur privé.

En outre, le SPF Mobilité et Transports élaborera un plan d'approche pour développer un système informatique public, permettant aux agents de contrôle de recevoir numériquement les informations sur les documents de transport à partir de juillet 2027.

Améliorer le service au citoyen

Le SPF Mobilité et Transports poursuivra la digitalisation de ses processus de délivrance du permis de conduire et d'immatriculation des véhicules avec ses partenaires fédéraux et régionaux, les communes et les entreprises concernées du secteur privé. Une attention sera prêtée au maintien de l'accessibilité physique de ses services pour les personnes éprouvant des difficultés avec la numérisation.

Etant donné l'importance grandissante de l'accès aux banques de données de l'État fédéral pour les secteurs tant privés que publics pour la mise en œuvre de leur politique, la loi et l'arrêté royal sur la Banque carrefour des véhicules (BCV) seront revus pour en faciliter ou permettre l'accès dans le respect du règlement général sur la protection des données à caractère personnel (RGPD).

SCHEEPVAART

De binnenvaart

Al eeuwenlang speelt de binnenvaart een belangrijke rol voor de economische groei van België. Hoewel de sector na WOII toenemende concurrentie ondervond van het spoor- en wegvervoer, blijft de binnenscheepvaart een noodzakelijk alternatief naast logistiek over weg en spoor. Vandaag is de binnenvaartsector in België dynamischer en innovatiever dan ooit, met een sterke focus op efficiëntie, duurzaamheid en economische groei.

Beveiliging

Met de wet van 13 oktober 2022 werden de havens en havenfaciliteiten veel beter beveiligd en werd het voor criminelen en terroristen moeilijker om hun illegale activiteiten in deze plaatsen te ontplooiën. De georganiseerde criminaliteit zal deze goederen dus trachten op andere plaatsen uit te halen. Deze tendensen doen zich momenteel reeds voor en zullen in de toekomst alleen maar toenemen door het verscherpte toezicht en controle op de havens en havenfaciliteiten.

Beveiliging is een collectieve ambitie die we enkel kunnen behalen door in te zetten op een ketenaanpak waarbij alle relevante actoren worden betrokken. Ik wil me dan ook ten volle inzetten voor een doeltreffende havenbeveiliging in alle Belgische havens, zodat een veilige maritieme omgeving wordt gegarandeerd en havens effectief worden beschermd tegen criminele infiltratie en veiligheidsrisico's. Dit moet zorgen voor een veilige werkomgeving voor iedereen die actief is in de sector. Momenteel ligt de focus op de ISPS-terminals, zodat die voldoen aan de huidige wetgeving. Eens die zich allemaal in regel gesteld hebben zal ik evalueren of de beveiligingsmaatregelen verder uitgebreid moeten worden naar andere risicogroepen binnen de maritieme sector en de binnenvaart.

Ter voorbereiding hierop werd in de wet van 16 mei 2024 voorzien in een versterking van de beveiliging via de binnenvaart. De binnenvaartterminals zullen gepaste beveiligingsmaatregelen moeten nemen die vastgesteld worden bij koninklijk besluit. Deze maatregelen worden in nauwe samenwerking met de binnenvaartsector uitgewerkt waarbij de FOD Mobiliteit en Vervoer erop toe ziet dat ze in verhouding staan tot de mogelijke risico's.

De FOD Mobiliteit en Vervoer voert systematisch risicoanalyses uit binnen de binnenvaartsector om te bepalen waar de grootste beveiligingsrisico's zich situeren en zo de meeste kritische terminals te identificeren. In

NAVIGATION

Navigation intérieure

Depuis des siècles, la navigation intérieure joue un rôle important pour la croissance économique de la Belgique. Bien que le secteur ait été confronté à la concurrence croissante du transport ferroviaire et routier après la Seconde Guerre mondiale, la navigation intérieure reste une alternative nécessaire à la logistique routière et ferroviaire. Aujourd'hui, le secteur de la navigation intérieure en Belgique est plus dynamique et plus innovant que jamais, avec un accent particulier sur l'efficacité, la durabilité et la croissance économique.

Sûreté

Avec la loi du 13 octobre 2022, les ports et les installations portuaires sont devenus beaucoup plus sécurisés et il est devenu plus difficile pour les criminels et les terroristes d'y poursuivre leurs activités illégales. La criminalité organisée essaiera donc de déplacer ces activités à d'autres endroits. Ces tendances se manifestent déjà aujourd'hui et ne feront que s'accroître à l'avenir en raison de la surveillance et du contrôle accrus dans les ports et les installations portuaires.

La sûreté est un objectif collectif que nous ne pouvons atteindre qu'en misant sur une approche en chaîne impliquant tous les acteurs concernés. Je m'engage donc pleinement à mettre en place une sûreté portuaire efficace dans tous les ports belges, à garantir un environnement maritime sûr et à protéger efficacement les ports contre les infiltrations criminelles et les risques liés à la sécurité. Ces efforts devraient garantir un environnement de travail sûr à toutes les personnes travaillant dans le secteur. Actuellement, l'accent est mis sur les terminaux ISPS, en veillant à ce qu'ils soient conformes à la législation en vigueur. Une fois qu'ils se seront tous mis en ordre, j'évaluerai si les mesures de sûreté doivent être étendues à d'autres groupes à risque au sein du secteur maritime et de la navigation intérieure.

Pour s'y préparer, la loi du 16 mai 2024 a prévu un renforcement de la sûreté dans le domaine de la navigation intérieure. Les terminaux intérieurs devront prendre des mesures de sûreté appropriées qui seront fixées par arrêté royal. Ces mesures seront élaborées en étroite collaboration avec le secteur de la navigation intérieure, le SPF Mobiliteit et Transports veillant à ce qu'elles soient proportionnées aux risques potentiels.

Le SPF Mobiliteit et Transports effectuera systématiquement des analyses de risques dans le secteur de la navigation intérieure afin de déterminer où se situent les plus grands risques en matière de sûreté et

eerste instantie ligt de focus op terminals waar er rechtstreeks vervoer van of naar een zeehaven plaatsvindt met containers, maar deze evaluatie zal regelmatig worden herbekeken. Uiteraard kunnen ook andere transporten in de toekomst onderhevig worden aan bijkomende maatregelen indien blijkt dat ze worden misbruikt voor illegale praktijken.

Commissie Binnenvaart

Ik zal uitvoering geven aan de wet van 14 april 2024 tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek met betrekking tot het wettelijke en contractuele kader voor de binnenvaart, onder andere door de oprichting van een commissie binnenvaart hierin vermeld.

Deze Commissie Binnenvaart kan mij een met redenen omkleed advies verlenen over alle binnenvaartaangelegenheden geregeld in boek 3 van het Scheepvaartwetboek, waaronder het vaststellen van indicatoren (prijs; lig- en laadtijden) die behulpzaam kunnen zijn voor de toepassing van die titel.

Ik zal de samenstelling van deze Commissie bepalen en indien wenselijk haar bijkomende bevoegdheden toekennen.

Vergroening

Hoewel de Gewesten voor een groot aantal onderwerpen bevoegd zijn blijven belangrijke hefboomen voor de vergroening federaal. We zullen alle mogelijke maatregelen nemen om de vergroening van de sector te versnellen, in goede samenwerking met de gewesten. De Centrale Commissie voor de Rijn (CCR) heeft als doel gesteld om de binnenvaart uitstootvrij te maken tegen 2050. De CCR verenigt de vijf voornaamste binnenvaartlanden: Nederland, België, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland. In de huidige stand van zaken zijn de technologische oplossingen voor een quasi nuluitstoot voor de sector economisch niet haalbaar. Daarom dient er in de tussentijd te worden onderzocht om belangrijke tussenstappen te kunnen zetten, onder meer in het kader van Fit for 55. Dit is de doelstelling van de EU om in 2030 de netto-uitstoot van broeikasgassen met ten minste 55 % te hebben verminderd. Ik zal uitvoering geven aan het koninklijk besluit van 20 december 2024, dat aftrek van belastingen mogelijk maakt voor milieuvriendelijke en CO₂-neutraal investeringen. Dit alleen is als maatregel echter niet voldoende. Ik wil onderzoeken welke actoren de budgettaire inspanningen kunnen ondersteunen. Het is belangrijk te noteren dat de vergroening van de binnenvaart geen op zichzelf staand dossier is. Waar

d'identifier ainsi les terminaux les plus critiques. Dans un premier temps, l'accent sera mis sur les terminaux où il y a transport direct de conteneurs en provenance ou à destination d'un port maritime, mais cette évaluation sera réexaminée régulièrement. Naturellement, d'autres types de transport pourront également faire l'objet de mesures supplémentaires à l'avenir s'il s'avère qu'ils sont utilisés à des fins illégales.

Commission navigation intérieure

Je mettrai en œuvre la loi du 14 avril 2024 modifiant le Code belge de la Navigation concernant le cadre juridique et contractuel de la navigation intérieure, y compris en créant la Commission navigation intérieure qui y est mentionnée.

Cette Commission navigation intérieure pourra me rendre un avis motivé sur toutes les questions de navigation intérieure visées au Livre 3 du Code belge de Navigation, y compris l'établissement d'indicateurs (prix, délais de starie et de chargement) qui peuvent être utiles pour l'application de ce titre.

Je déterminerai la composition de cette Commission et lui attribuerai des compétences supplémentaires si c'est souhaitable.

Verdissement

Bien que les Régions soient compétentes dans de nombreux domaines, des leviers importants pour le verdissement restent au niveau fédéral. Nous mettrons en œuvre toutes les mesures possibles pour accélérer la verdurisation du secteur en bonne collaboration avec les Régions. La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) s'est fixé pour objectif de rendre la navigation intérieure exempte d'émissions d'ici 2050. La CCNR réunit les cinq principaux pays de la navigation intérieure: les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne, la France et la Suisse. Dans l'état actuel des choses, les solutions technologiques pour des émissions quasiment nulles pour le secteur ne sont pas réalistes d'un point de vue économique. C'est pourquoi il convient, dans l'intervalle, d'envisager de travailler par étapes intermédiaires importantes, notamment dans le cadre de Fit for 55. L'UE a pour objectif de réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici 2030. Je mettrai en œuvre l'arrêté royal du 20 décembre 2024, qui autorise les déductions fiscales pour les investissements respectueux de l'environnement et neutres en CO₂. Toutefois, cette mesure n'est pas suffisante à elle seule. Je souhaite examiner quels acteurs peuvent soutenir les efforts budgétaires. Il est important de noter

mogelijk zal ik daarom een geïntegreerd beleid te voeren met de zeeschepen en de maritieme sector.

De pleziervaart

De afgelopen decennia is het aantal pleziervaartuigen in België aanzienlijk toegenomen. Watersport en pleziervaart winnen aan populariteit in België. De Belgische pleziervaartsector blijft evolueren met nieuwe disciplines en innovatie en een sterke nadruk op duurzaamheid, innovatie en toegankelijkheid. Door gezamenlijke inspanningen van de overheid, sectororganisaties en pleziervaarders wordt gestreefd naar een milieuvriendelijke en moderne toekomst voor de pleziervaart in België.

Pleziervaart is een vrijetijdsbesteding met een socio-economisch belang maar ook met een aspect van veiligheid op zee, op de binnenwateren evenals het milieu. De hervorming van de pleziervaartwetgeving heeft een lang traject doorlopen. Ik zal erop toezien dat het nieuwe wettelijke kader efficiënt wordt geïmplementeerd en in continu overleg met de sector mee evolueert met de nieuwe uitdagingen in de pleziervaartsector.

ORGAAN PROMOTIE PLEZIERVAART

Circulaire economie

Heel wat oude, versleten en ongebruikte pleziervaartuigen ontsieren de Belgische jachthavens en onze waterwegen. Soms worden vaartuigen opzettelijk achtergelaten of zelfs tot zinken gebracht. De meeste zijn vervaardigd uit kunststoffen (harde plastics) en kunnen bijdragen tot verontreiniging van het milieu.

Daarom zal ik inzetten om samen met alle betrokken nationale en Europese partners en administraties naar oplossingen te zoeken om de circulaire economie voor de pleziervaart uit te werken

Digitalisering

Pleziervaart is in hoofdzaak een vrijetijdsbesteding voor heel wat Belgen. Ik wil deze sector in een veilige omgeving promoten. Controle, brevetering en certificering zijn daarin belangrijke elementen om die veilige beleving

que le verdissement de la navigation intérieure n'est pas une question isolée. Dans la mesure du possible, je mènerai donc une politique intégrée avec les navires de mer et le secteur maritime.

Navigation de plaisance

Au cours des dernières décennies, le nombre de navires de plaisance en Belgique a considérablement augmenté. Les sports nautiques et la navigation de plaisance gagnent en popularité dans notre pays. Le secteur belge de la navigation de plaisance continue d'évoluer avec de nouvelles disciplines et innovations, tout en mettant l'accent sur la durabilité, l'innovation et l'accessibilité. L'objectif poursuivi est de façonner un avenir moderne et respectueux de l'environnement pour la navigation de plaisance en Belgique en conjuguant les efforts des autorités publiques, des organisations sectorielles et des plaisanciers.

La navigation de plaisance est un loisir qui revêt une importance socioéconomique, mais qui se caractérise également par les impératifs de sécurité en mer et dans les eaux intérieures et de protection de l'environnement. La réforme de la législation sur la navigation de plaisance a déjà un long parcours derrière elle. Je veillerai à ce que le nouveau cadre légal soit mis en œuvre de manière efficace et évolue en fonction des nouveaux défis du secteur de la navigation de plaisance, en concertation continue avec ce dernier.

ORGANE DE PROMOTION DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE

Économie circulaire

De nombreux navires de plaisance anciens, délabrés et inutilisés encombrant les ports de plaisance belges et nos voies navigables. Parfois, les navires sont délibérément abandonnés voire coulés. La plupart sont fabriqués en plastique (plastique dur), ce qui peut contribuer à la pollution de l'environnement.

C'est pourquoi je m'engage à chercher des solutions avec tous les partenaires et administrations concernés à l'échelle nationale et européenne pour mettre en place l'économie circulaire de la navigation de plaisance.

Digitalisation

La navigation de plaisance est essentiellement un loisir pour de nombreux Belges. Je souhaite promouvoir ce secteur dans un environnement sûr. Le contrôle et la délivrance de brevets et certificats sont des éléments

te garanderen. Ik wil de administratieve drempels zo laag als mogelijk houden voor de pleziervaarder en zal inzetten op een doorgedreven digitale transformatie voor en met de gebruikers en een minimum aan administratieve lasten maar met aandacht voor digitaal zwakkere burgers.

LUCHTVAART

Luchtvaart is een essentiële federale beleidssector, vandaar mijn toewijding aan een evenwichtige en duurzame ontwikkeling van de luchtvaartsector in België, waarbij de belangen van omwonenden, het milieu en de economie zorgvuldig worden afgewogen. Ik zal er in het bijzonder op toezien dat het welzijn van de overvlogen bevolking en de economische belangen van de sector zo goed mogelijk naast elkaar kunnen bestaan.

22. Een stabiel wettelijk kader voor de luchtvaart

In het kader van onze voortdurende inspanningen om de luchtvaartsector in België te versterken en te verduurzamen, richt ik me op vier belangrijke aandachtsgebieden:

1. Verbetering van de leefomstandigheden van omwonenden: Ik zet me in om de leefkwaliteit van de omwonenden van luchthavens te verbeteren. Dit omvat maatregelen om geluidsoverlast te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren, zodat de gezondheid en het welzijn van de gemeenschap worden beschermd.

2. Verduurzaming van de luchtvaart: Ik streef naar een duurzame luchtvaartsector door het bevorderen van milieuvriendelijke technologieën en praktijken. Dit omvat het verminderen van de CO₂-uitstoot, het stimuleren van alternatieven voor vliegen en het gebruik van duurzame brandstoffen en het implementeren van energie-efficiënte oplossingen.

3. Economische belangen van de luchtvaartsector: Ik erken het belang van de luchtvaartsector voor de Belgische economie en werkgelegenheid. Een sterke luchtvaart is ook van duidelijk geopolitiek belang. Daarom zal ik maatregelen nemen om de concurrentiepositie van de sector te versterken, innovatie te stimuleren en investeringen aan te trekken die bijdragen aan economische groei.

4. Versterking van de Belgische positie op het gebied van drones: Ik wil België positioneren als een voorloper op het gebied van drones. Ik zet daarbij vooral in op het creëren van een gunstig regelgevingskader dat innovatie

clés pour garantir la sécurité de cette activité. Je souhaite maintenir les seuils administratifs à un niveau aussi bas que possible pour les plaisanciers et je travaillerai à une transformation digitale approfondie pour et avec les utilisateurs et avec le moins de charges administratives possible, tout en prêtant une attention particulière aux citoyens éprouvant des difficultés dans l'utilisation des outils numériques.

TRANSPORT AÉRIEN

L'aviation est un secteur essentiel de la politique fédérale. D'où mon engagement en faveur d'un développement équilibré et durable du secteur de l'aviation en Belgique, en veillant à concilier les intérêts des riverains, l'environnement et l'économie. J'accorderai une attention toute particulière à ce que le bien-être des populations survolées et les intérêts économiques du secteur puissent coexister le mieux possible.

22. Un cadre juridique stable pour l'aviation

Dans le cadre de nos efforts continus pour renforcer et rendre durable le secteur de l'aviation en Belgique, je me concentre sur quatre points importants:

1. Amélioration des conditions de vie des riverains: je m'engage à améliorer la qualité de vie des riverains des aéroports, notamment en prenant des mesures pour réduire les nuisances sonores et améliorer la qualité de l'air, afin de protéger la santé et le bien-être de la collectivité.

2. Durabilité de l'aviation: je m'emploie à rendre le secteur de l'aviation durable en promouvant des technologies et des pratiques respectueuses de l'environnement. Cela comprend la réduction des émissions de CO₂, la promotion des alternatives à l'aviation et de l'utilisation de carburants durables et la mise en œuvre de solutions d'efficacité énergétique.

3. Intérêts économiques du secteur de l'aviation: je reconnais l'importance du secteur de l'aviation pour l'économie belge et l'emploi. Une aviation forte présente également un intérêt géopolitique évident. Par conséquent, je prendrai des mesures pour renforcer la compétitivité du secteur, stimuler l'innovation et attirer des investissements qui contribuent à la croissance économique.

4. Renforcement de la position belge dans le domaine des drones: j'entends positionner la Belgique comme un leader dans le domaine des drones. À cet égard, je m'attache surtout à créer un cadre réglementaire

en veiligheid waarborgt en op een overheid die staat voor een snelle, digitale afhandeling van administratieve verplichtingen.

Deze beleidsverklaring weerspiegelt mijn toewijding aan een evenwichtige en duurzame ontwikkeling van de luchtvaartsector in België, waarbij de belangen van omwonenden, het milieu en de economie zorgvuldig worden afgewogen.

Een “vliegwet” met een evenwichtige aanpak van vliegtuiglawaai en optimale vliegprocedures

Samen met de regering, zet ik in op het effectief mitigeren en verminderen van vliegtuiglawaai door middel van een evenwichtige aanpak¹. Om dit te bereiken, wordt een werkgroep opgericht onder mijn leiding en de leiding van een Nederlandstalige minister, samen met de Eerste minister. Deze werkgroep zal werken aan de ontwikkeling van een “vliegwet” die belangrijke aspecten van de luchtvaart in België zal regelen, zoals de vliegroutes in het Belgische luchtruim en de geluidsproblematiek rond Brussels Airport.

De werkgroep zal bestaan uit internationale experts, vertegenwoordigers van de gefedereerde entiteiten en één vertegenwoordiger per regeringspartij, en ondersteund worden door mijn diensten en skeyes. De opdracht van de werkgroep is om een voorstel te ontwikkelen dat een evenwicht vindt tussen volksgezondheid, geluidsoverlast, het milieu en de economische ontwikkeling, inclusief werkgelegenheid. De aanbevelingen van deze werkgroep zullen uiteindelijk aan de gezamenlijke regering worden voorgelegd.

Deze aanpak zal gebaseerd zijn op onderzoek om adequate mitigerende maatregelen te ontwikkelen met behulp van op bewijs gebaseerde doelen en gegevens.

Het nastreven en volgen van een gebalanceerde aanpak op federaal en regionaal niveau en het ontwerpen van geluidsbeleid gericht op het vermijden, minimaliseren en verminderen van de schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingsgeluid is goed beleid

Het is bijzonder belangrijk dat er een samenwerkingsakkoord komt tussen het federale niveau en de regio's voor

¹ VERORDENING (EU) Nr. 598/2014 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG

favorable qui garantit l'innovation et la sécurité et à veiller à ce que l'administration assure un traitement rapide des obligations administratives par voie électronique.

Le présent Exposé d'orientation politique reflète mon engagement envers un développement équilibré et durable du secteur de l'aviation en Belgique, en tenant compte des intérêts des riverains, de l'environnement et de l'économie.

Une “loi aérienne” prévoyant une approche équilibrée du bruit des avions et des procédures de vol optimales

Avec le gouvernement, je m'engage à atténuer et à réduire efficacement le bruit des avions en adoptant une approche équilibrée¹. Pour y parvenir, un groupe de travail sera créé sous ma direction et celle d'un ministre néerlandophone, en collaboration avec le premier ministre. Ce groupe de travail travaillera à l'élaboration d'une “loi aérienne” qui régira des aspects importants de l'aviation en Belgique, tels que les routes aériennes dans l'espace aérien belge et les problèmes de bruit autour de Brussels Airport.

Le groupe de travail sera composé d'experts internationaux, de représentants des entités fédérées et d'un représentant de chaque parti au gouvernement et bénéficiera du soutien de mes services et de Skeyes. La mission de ce groupe de travail consistera à élaborer une proposition qui concilie la santé publique, les nuisances sonores, l'environnement et le développement économique, y compris l'emploi. Ses recommandations seront soumises au gouvernement dans son ensemble.

Cette approche s'appuiera sur des études visant à développer des mesures d'atténuation adéquates en utilisant des objectifs et des données fondées sur des preuves.

Poursuivre et suivre une approche équilibrée au niveau fédéral et régional et concevoir une politique en matière de nuisances sonores visant à éviter, minimiser et réduire les effets néfastes de l'exposition au bruit d'environnement est une bonne politique.

Il est particulièrement important qu'un accord de coopération soit conclu entre le niveau fédéral et les

¹ RÈGLEMENT (UE) N° 598/2014 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE

een afgestemde gebalanceerde aanpak, met duidelijke afspraken over de bevoegdheden.

Moderne en duurzame luchtvaarnavigatiediensten

Het beheerscontract tussen de Belgische Staat en het autonoom overheidsbedrijf skeyes werd in 2024 vernieuwd en loopt tot in 2029. Dit beheerscontract, zijn taken van openbare dienst en de brede richtlijnen die het bevat zijn bevestigd, inclusief de verschillende doelstellingen die aan skeyes toegewezen zijn.

Het in 2024 gesloten beheerscontract bevat een aantal precieze doelstellingen die moeten worden bereikt, met op de eerste plaats natuurlijk de absolute prioriteit van een verlener van luchtvaarnavigatiediensten: de veiligheid van de luchtvaart. Daarnaast is een heel hoofdstuk gewijd aan milieudoelstellingen, waaronder:

- a) een vermindering van de geluidsoverlast door de optimalisering van het luchtverkeer en de vluchtprocedures;
- b) een doelstelling van netto nuluitstoot van koolstof tegen 2050, met name via een routekaart ter ondersteuning van de uitrol van windturbines.

Het beheerscontract geeft skeyes ook doelstellingen op het vlak van:

- a) technologische innovatie (wijdverspreide vervanging van conventionele radiogestuurde technieken door satellietgeleiding);
- b) de vlotte uitwisseling van informatie tussen de verschillende luchtvaartactoren;
- c) maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO), bijvoorbeeld door het implementeren van een duurzaam aankoopbeleid;
- d) overleg met de stakeholders, via platforms die regelmatig actoren uit de sector samenbrengen.

Overigens, om de luchtvaarnavigatiediensten op financieel vlak toekomstbestendig te maken, zet ik in op maximale transparantie bij alle betrokken partijen (skeyes, BSA, DGLV en MUAC).

Het doel is natuurlijk dat deze doelstellingen geen dode letter blijven en daarom zullen ze door middel van drie instrumenten worden opgevolgd en gewaarborgd: enerzijds via het *prestatieplan*, een Europese verplichting die doelen stelt op het gebied van *veiligheid*, *capaciteit*, *milieu* en *economische efficiëntie*. Anderzijds is er het

Régions pour une approche équilibrée coordonnée, avec des accords clairs sur les compétences de chacun.

Des services de navigation aérienne modernes et durables

Le contrat de gestion entre l'État belge et l'entreprise publique autonome skeyes a été renouvelé en 2024 et court jusqu'en 2029. Ce contrat de gestion, ses missions de service public et les grandes lignes directrices qu'il contient ont été confirmés.

Le contrat de gestion conclu en 2024 fixe avec précision certains objectifs à atteindre, au premier chef desquels figure naturellement la *priorité* absolue d'un prestataire de services de navigation aérienne: la sécurité aérienne. À côté de cela, un chapitre entier est consacré aux objectifs environnementaux dont notamment:

- a) une réduction des nuisances sonores par l'optimisation du trafic aérien et des procédures de vol;
- b) un objectif de zéro émission nette de carbone à l'horizon 2050 notamment au travers d'une feuille de routes visant à soutenir le déploiement d'éoliennes.

Le contrat de gestion assigne également à skeyes des objectifs sur le plan de:

- a) l'innovation technologique (généralisation du remplacement des techniques conventionnelles radioguidées par le guidage par satellite);
- b) la fluidité dans l'échange des informations entre les différents acteurs de l'aérien;
- c) la responsabilité sociétale de l'entreprise (RSE), par exemple par la mise en place d'une politique d'achats durables;
- d) la concertation avec les stakeholders, au moyen de plateformes réunissant régulièrement les acteurs du secteur.

Par ailleurs, pour assurer la pérennité des services de navigation aérienne sur le plan financier, je m'emploierai à assurer une transparence maximale entre toutes les parties concernées (skeyes, BSA, DGTA et MUAC).

Le but est bien évidemment que ces objectifs ne restent pas lettre morte, et c'est pourquoi ils seront suivis et garantis au moyen de trois instruments: d'une part par le *plan de performance*, obligation européenne fixant des objectifs dans les domaines de la *sécurité*, de la *capacité*, de l'*environnement* et de l'*efficacité économique*. D'autre

ondernemingsplan, een jaarlijkse maatregel die voortvloeit uit de wet van 21 maart 1991, “dat de doelstellingen en de strategie op halflange termijn van het overheidsbedrijf vastlegt”. En tot slot voorziet het beheerscontract ook in een *prestatiedialoog*, waarbij het overheidsbedrijf wordt aangemoedigd om uit te blinken in het nastreven van zijn doelstellingen door middel van een systeem van financiële bonussen, met betrekking tot bepaalde welomschreven doelstellingen, voornamelijk op het gebied van veiligheid en milieu.

Het beheerscontract definieert de ambities en doelstellingen voor het luchtvaartnavigatiebeheer en de luchtverkeersleiding voor een periode van 5 jaar en legt onder andere subsidies vast voor de verdere implementatie van twee stappenplannen, enerzijds voor projecten die de luchtvaartsector duurzamer moeten maken, en anderzijds voor het rationaliseren van de luchtvaartnavigatiesystemen. Ik zal erop toezien dat de financiële transparantie van de subsidies aan skeyes wordt versterkt. Ook zal ik de prestatiedialoog met skeyes organiseren, die gericht is op de opvolging en continue verbetering van de prestaties van skeyes, het uitvoeren en de kwaliteit van de dienstverlening en de efficiëntie van de verbeteracties met betrekking tot opdrachten van openbare dienst van skeyes. Deze prestatiedialoog is een nieuw concept (sinds het beheerscontract van 2024) en ik zal daarom tegen 30 september 2026 met skeyes een evaluatie van dit proces organiseren.

EEN EERLIJKE BIJDRAGE AAN DE KLIMAATDOELSTELLINGEN

Naar een koolstofneutrale luchtvaartsector: vermindering van CO₂-uitstoot en bevordering van duurzame innovatie

Ik zet me in voor de vermindering van de klimaatimpact van de luchtvaartsector, om de CO₂-uitstoot verder te verlagen, de luchtkwaliteit te verbeteren en innovatie te bevorderen.

Het Europese doel is dat de luchtvaart tegen 2050 koolstofneutraal is. Daarom zet ik in op de implementatie van de ambitieuze EU-Verordening (EU) 2023/2405 “ReFuel EU Aviation”. Deze Verordening bevordert het verhoogde gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) als het krachtigste middel om de CO₂-uitstoot van de luchtvaart te verminderen en een gelijk speelveld te creëren voor duurzaam luchtvervoer in de EU.

Om de productie en beschikbaarheid van duurzame brandstoffen voor de luchtvaart te verhogen tot op het

part, le *plan d’entreprise*, mesure annuelle issue de la loi du 21 mars 1991, qui fixe “les objectifs et la stratégie à moyen terme de l’entreprise publique”. Et enfin: le contrat de gestion institue également un *dialogue de performance*, à travers lequel l’entreprise publique est incitée à l’excellence dans la poursuite de ses objectifs par un système de bonus financiers, à propos de certains objectifs bien déterminés, principalement en matière de sécurité et d’environnement.

Le contrat de gestion définit les ambitions et les objectifs en matière de gestion de la navigation aérienne et de contrôle aérien pour une période de cinq ans et prévoit notamment des subsides pour la poursuite de la mise en œuvre de deux feuilles de route, la première pour des projets visant à rendre le secteur de l’aviation plus durable, et la seconde pour la rationalisation des systèmes de navigation aérienne. Je veillerai à ce que la transparence financière des subsides accordés à skeyes soit renforcée. J’organiserai également le dialogue de performance avec skeyes, qui vise à suivre et à améliorer en permanence les performances de skeyes, l’exécution et la qualité du service et l’efficacité des actions d’amélioration liées aux missions de service public de skeyes. Ce dialogue de performance est un nouveau concept (depuis le contrat de gestion 2024) et j’organiserai donc une évaluation de ce processus avec skeyes d’ici le 30 septembre 2026.

UNE CONTRIBUTION ÉQUITABLE AUX OBJECTIFS CLIMATIQUES

Vers un secteur de l’aviation neutre en carbone: réduire les émissions de CO₂ et promouvoir l’innovation durable

Je m’engage à réduire l’impact du secteur de l’aviation sur le climat, à réduire davantage les émissions de CO₂, à améliorer la qualité de l’air et à promouvoir l’innovation.

L’objectif poursuivi par l’Europe est que l’aviation soit neutre en carbone d’ici 2050. Pour y parvenir, je compte fermement sur la mise en œuvre de l’ambitieux Règlement (UE) 2023/2405 “ReFuel EU Aviation”. Ce règlement promeut l’utilisation accrue de carburants d’aviation durables (CAD), car il s’agit du moyen le plus efficace de réduire les émissions de CO₂ de l’aviation et de créer des conditions de concurrence équitables pour un transport aérien durable dans l’UE.

Afin d’augmenter la production et la disponibilité de carburants d’aviation durables jusqu’au niveau requis par

groeïende niveau vereist door ReFuelEU Aviation, onderzoek ik hoe de beschikbaarheid van SAF op peil gebracht kan worden. Ik onderzoek ook hoe de ETS-inkomsten, die worden herverdeeld naar de lidstaten, hiervoor kunnen ingezet worden, alsook voor elektrificatieprojecten en andere duurzame bedrijfsinitiatieven.

Met de luchthavenuitbaters zal ik afspraken maken omtrent de koolstofneutraliteit van hun exploitatie.

Een gelijk speelveld voor duurzame luchtvaartbrandstoffen en een belasting op fossiele vliegtuigbrandstof

Ik zal ernaar streven dat fossiele kerosine en duurzame luchtvaartbrandstoffen op termijn op een gelijk speelveld concurreren. Behalve de eerder vermelde steun vanuit ETS, kan het belasten van fossiele kerosine op Europees of mondiaal niveau het prijsverschil tussen fossiele brandstoffen en duurzame brandstoffen verkleinen, het brandstofverbruik verminderen en de externe milieukosten van luchtvervoer internaliseren.

Ik zal op Europees niveau pleiten voor een gecoördineerd voorstel bestemd voor de Algemene Vergadering van de ICAO over een herziening van het Verdrag van Chicago. De bedoeling is om de invoering van een belasting op [fossiele] vliegtuigbrandstof mogelijk te maken. Daarnaast zal ik me inzetten voor de invoering van een Europese clausule die voorziet in een belastingheffing op kerosine in luchtvaartverdragen, zodra ICAO dit mogelijk maakt. Deze inspanningen zullen worden uitgevoerd in samenwerking met de minister van Financiën

Als dergelijke belasting wordt toegepast, zal ik bepleiten dat België de inkomsten inzet voor de financiering van duurzame brandstoffen, elektrische luchtvaarttechnologieën en samenwerkingsinitiatieven voor innovatie. Dit zou de overgang naar koolstofneutraliteit versnellen en de marktgroei van duurzame brandstoffen aanzienlijk financieren.

HET SPOOR ALS PARTNER IN EEN MODAL SHIFT

Ik zet in op een sterkere samenwerking over de verschillende vervoermodes in België heen, en met name tussen de luchtvaartsector en het spoor (NMBS, Infrabel, internationale dienstverleners).

ReFuelEU Aviation, j'examinerai la manière de mettre la disponibilité de CAD au niveau voulu. J'examinerai également la manière dont les recettes ETS, qui sont redistribuées aux États membres, peuvent être utilisées à cette fin, ainsi que pour des projets d'électrification et d'autres initiatives dans le domaine de la durabilité.

S'agissant des exploitants d'aéroports, je conclurai des accords sur la neutralité carbone de leurs activités.

Des conditions de concurrence équitables pour les carburants d'aviation durables et une taxe sur les carburants d'aviation fossiles

Je veillerai à ce que le kérosène fossile et les carburants d'aviation durables puissent, à terme, se concurrencer sur un pied d'égalité. Outre l'aide venant du système ETS mentionnée plus haut, la taxation du kérosène fossile au niveau européen ou mondial est susceptible de réduire l'écart de prix entre les carburants fossiles et les carburants durables, de diminuer la consommation de carburant et d'internaliser les coûts environnementaux externes du transport aérien.

Je plaiderai au niveau européen pour une proposition coordonnée à l'intention de l'Assemblée générale de l'OACI pour une révision de la Convention de Chicago. L'objectif poursuivi est de permettre l'introduction d'une taxe sur le carburant d'aviation [fossile]. En outre, je déploierai les efforts nécessaires pour l'introduction d'une clause européenne prévoyant la taxation du kérosène dans les accords aériens, dès que l'OACI le permettra. Ces efforts seront déployés en collaboration avec le ministre des Finances.

Si une telle taxe vient à être appliquée, je plaiderai pour que la Belgique utilise les recettes engrangées pour financer des carburants durables, des technologies d'aviation électrique et des initiatives de collaboration en faveur de l'innovation. Cette affectation devrait accélérer la transition vers la neutralité carbone et financer de manière significative la croissance du marché des carburants durables.

LE RAIL, PARTENAIRE D'UN TRANSFERT MODAL

Je mise sur une coopération plus étroite entre les différents modes de transport en Belgique, en particulier entre le secteur de l'aviation et le rail (SNCB, Infrabel, prestataires de services internationaux).

Vanuit deze samenwerking stimuleer ik het gebruik van de trein als complementair of vervangend transportmiddel voor het vliegtuig door in te zetten op de aanbodzijde.

Multimodaal vervoer rond luchthavens

Door te kijken naar extra mogelijkheden voor multimodale oplossingen van en naar luchthavens en te focussen op de deur-tot-deur behoeften van reizigers, kan de milieu-impact van elke reis nog verder worden verminderd. In goede samenwerking met mijn gewestelijke homologen moeten we de passagiers in staat stellen om vlot met de trein of een ander openbaar vervoersmiddel naar de luchthaven te reizen zodat ze minder snel de auto nemen. Naast milieuwinst heeft dat een ander belangrijk voordeel: minder congestie op onze wegen.

STEUN VOOR EEN TOEKOMSTGERICHTE EN INNOVATIEVE LUCHTVAART

Ontwikkeling en ondersteuning van de drone-sector

Ik zal het initiatief nemen om de Belgische drone-sector te versterken. Daartoe zal ik mijn diensten verder ondersteunen, bijvoorbeeld wanneer ze drone-exploitanten en -piloten begeleiden in hun inspanningen om aan de veiligheidsvoorschriften te voldoen. Op deze manier wil ik ervoor zorgen dat België ten volle profiteert van de voordelen van deze opkomende sector en tegelijkertijd bijdraagt aan de ontwikkeling van een sterk Belgisch ecosysteem.

Ik zal ook de implementatie van de U-space-regelgeving ondersteunen. U-space is voor drones wat de traditionele luchtverkeersleiding is voor vliegtuigen. U-space is een set aan afspraken, protocollen, communicatiemiddelen en standaarden die er gezamenlijk voor moeten zorgen dat de groei van het onbemande luchtverkeer in de toekomst ordentelijk gaat verlopen, zeker als het gaat om drukke stukken luchtruim.

Om de drone-sector te ondersteunen is de inrichting van een volledig geïntegreerd luchtruim dat optimaal voldoet aan de behoeften van de verschillende gebruikers van het luchtruim op termijn noodzakelijk. Ik zal in samenwerking met de sector en mijn diensten een visie en een strategie bepalen voor het toekomstige gebruik van ons luchtruim door zowel bemande als onbemande spelers, zowel in een context van U-space als daarbuiten.

M'appuyant sur cette coopération, je stimulerai l'utilisation du train comme moyen de transport complémentaire ou substitutif de l'avion en concentrant mon action sur l'offre.

Transport multimodal autour des aéroports

En explorant de nouvelles possibilités de solutions multimodales depuis et vers les aéroports et en se concentrant sur les besoins des voyageurs dans leurs déplacements de porte à porte, l'impact environnemental de chaque voyage peut être encore réduit. En bonne collaboration avec mes homologues régionaux, nous devons permettre aux voyageurs de se rendre facilement à l'aéroport en train ou avec un autre moyen de transport en commun afin qu'ils soient moins enclins à prendre la voiture. Outre les bienfaits pour l'environnement, cela présente un autre avantage important: la diminution de la congestion sur nos routes.

SOUTIEN À UNE AVIATION INNOVANTE ET TOURNÉE VERS L'AVENIR

Développer et soutenir le secteur des drones

Je prendrai l'initiative de renforcer le secteur belge des drones. À cette fin, je continuerai à soutenir mes services, par exemple lorsqu'ils accompagnent les exploitants et pilotes de drones dans leurs efforts pour se conformer aux exigences de sécurité. Je veillerai ainsi à ce que la Belgique profite pleinement des avantages de ce secteur émergent tout en contribuant au développement d'un écosystème belge consistant.

Je soutiendrai également la mise en œuvre de la réglementation relative à l'U-space. L'U-space est aux drones ce que le contrôle aérien traditionnel est aux avions. L'U-space est un ensemble d'accords, de protocoles, de moyens de communication et de normes qui doivent veiller conjointement à ce que la croissance du trafic aérien sans pilote se déroule correctement dans le futur, surtout lorsqu'il s'agit de parties de l'espace aérien qui sont très fréquentées.

Pour soutenir le secteur des drones, il est nécessaire de mettre en place un espace aérien totalement intégré qui réponde de manière optimale aux besoins des différents utilisateurs de l'espace aérien à terme. Je m'emploierai en collaboration avec le secteur et mes services à définir une vision et une stratégie pour l'utilisation future de notre espace aérien par des acteurs avec ou sans équipage à bord, à la fois dans le cadre de l'U-space et en dehors.

Digitale torens als toekomst voor de luchtvaart

Ik ben ervan overtuigd dat digitale torens een wezenlijke rol zullen spelen in de modernisering van onze luchthaveninfrastructuur en luchtverkeersleiding. Deze innovatieve technologie maakt het mogelijk om op afstand, via hoogtechnologische camera's en sensoren, het vliegverkeer te controleren en te begeleiden, wat de veiligheid en efficiëntie van de luchthavenoperaties aanzienlijk kan verhogen.

In Wallonië is het project voor een eerste Remote Tower Centre al ver gevorderd, met de ambitie om zowel de luchthavens van Charleroi als Luik vanuit één centraal punt te bedienen. Dankzij de samenwerking tussen de regionale overheden, skeyes en de betrokken luchthavens kunnen we hier de komende maanden verdere stappen zetten om deze technologie in te zetten en te testen.

Ik zal dit initiatief met volle overtuiging blijven ondersteunen, en ik zie bovendien kansen om op vergelijkbare wijze ook in Vlaanderen digitale torens te introduceren. Door deze aanpak niet alleen technisch, maar ook organisatorisch goed te omkaderen, kunnen we de luchthavenoperaties in beide regio's optimaliseren, de operationele kosten verlagen en de veiligheid garanderen. Ik zal daarbij waken over de nodige coördinatie en ondersteuning vanuit de federale overheid, zodat alle betrokken actoren – van skeyes tot de regionale instanties – kunnen rekenen op een helder beleidskader en tijdige financiering.

Civiele en militaire integratie van het Belgische luchtruim

Om het Belgische luchtruim maximaal te benutten en tegelijk de impact op zowel civiele als militaire gebruikers te optimaliseren, zet ik in op een hechte samenwerking tussen Defensie, skeyes en alle relevante actoren. De komst van de F-35 is daarbij een gelegenheid om de civiele en militaire luchtverkeersleiding verder te integreren en de bestaande luchtruimstructuren intelligenter te organiseren. Ik wil ervoor zorgen dat civiele luchtvaart en militaire operaties op een doeltreffende manier worden gecoördineerd, zodat we zowel de operationele noden van Defensie als de behoeften van de luchtvaartsector kunnen honoreren.

Optimalisatie van het Belgisch luchtruim: integratie van F35 en flexibel gebruik voor civiele en militaire luchtvaart

België heeft een relatief klein maar erg druk luchtruim, waarvan verschillende types luchtvaart, zowel civiel als militair, gebruik wensen te maken. De komst van het

Les tours numériques, l'avenir de l'aviation

Je suis convaincu que les tours numériques joueront un rôle essentiel dans la modernisation de nos infrastructures aéroportuaires et de contrôle aérien. Cette technologie innovante permet de contrôler et de guider à distance le trafic aérien au moyen de caméras et de capteurs de haute technologie, ce qui peut accroître considérablement la sécurité et l'efficacité des opérations aéroportuaires.

En Wallonie, le projet d'un premier Remote Tower Centre est déjà bien avancé, avec l'ambition de desservir les aéroports de Charleroi et de Liège à partir d'un seul point central. Grâce à la coopération entre les autorités régionales, skeyes et les aéroports concernés, nous pourrions progressivement déployer et tester cette technologie dans les mois à venir.

Je continuerai à soutenir pleinement cette initiative, et je vois également des opportunités d'introduire des tours numériques d'une manière similaire en Flandre. En accompagnant correctement cette initiative, non seulement sur le plan technique mais aussi sur le plan organisationnel, nous pourrions optimiser les opérations aéroportuaires dans les deux Régions, réduire les coûts d'exploitation et garantir la sécurité. À cet égard, je veillerai à ce que le gouvernement fédéral assure la nécessaire coordination et prodigue toute son aide afin que tous les acteurs concernés – notamment skeyes et les instances régionales – puissent compter sur un cadre politique clair et un financement obtenu en temps utile.

Intégration civile et militaire de l'espace aérien belge

Pour pouvoir utiliser l'espace aérien belge dans toute la mesure du possible tout en optimisant l'impact sur les utilisateurs civils et militaires, je m'engage à ce qu'il y ait une coopération étroite entre la Défense, skeyes et tous les acteurs concernés. À cet égard, l'arrivée du F-35 est l'occasion d'intégrer davantage le contrôle aérien civil et militaire et d'organiser les structures de l'espace aérien existant de manière plus intelligente. Je veux faire en sorte que l'aviation civile et les opérations militaires soient coordonnées efficacement afin de répondre à la fois aux besoins opérationnels de la Défense et aux besoins du secteur de l'aviation.

Optimisation de l'espace aérien belge: intégration du F35 et utilisation flexible pour l'aviation civile et militaire

La Belgique dispose d'un espace aérien relativement restreint mais très fréquenté que différents acteurs de l'aviation, aussi bien civils que militaires, souhaitent

nieuwe jachtvliegtuig F35 eind 2025 is een bijkomende uitdaging voor de organisatie van ons luchtruim, gelet op de aanzienlijke luchtruimeisen die het trainen met dit performante toestel met zich meebrengt. Daarom zet ik me in om, in overleg met Defensie, MUAC en skeyes, de militaire trainingsgebieden te optimaliseren, rekening houdend met de behoeften van dit nieuwe vliegtuig en om de impact op de burgerluchtvaart zoveel mogelijk te beperken. In het kader van de Belgian Airspace Vision 2030 zal ik ook verder werken aan de implementatie van flexibel gebruik van het luchtruim (flexible use of airspace – FUA) in samenwerking met de betrokken belanghebbenden. De FUA zal het delen van het luchtruim tussen civiele en militaire toepassingen mogelijk maken, wat zal leiden tot een geoptimaliseerd gebruik van het luchtruim. Dat zal belangrijke voordelen met zich meebrengen, zowel op het vlak van efficiëntie, kostenbesparing als duurzaamheid.

Strategische impact op internationaal en EU-niveau

Luchtvaart is bij uitstek een vervoermodus met een internationaal karakter. Het mag dan ook niet verbazen dat de regels hoofdzakelijk op Europees en internationaal vlak bepaald worden. Daarom is het belangrijk dat mijn diensten de internationale beleidsdossiers opvolgen, van bij de start van nieuwe beleidsinitiatieven wegen op de elementen die voor België en onze stakeholders van belang zijn en actief deelnemen aan relevante internationale fora.

Luchtvaartbeveiliging binnen het integrale veiligheidsbeleid van België

Samen met de minister van Binnenlandse Zaken en Veiligheid die verantwoordelijk is voor de coördinatie van het integrale veiligheidsbeleid, zorgen we voor een logische hergroepering van alle veiligheidsbevoegdheden die momenteel nog ondergebracht zijn bij verschillende andere departementen. Dit heeft met name betrekking op de luchtvaartinspectie van het Directoraat-generaal Luchtvaart.

De minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie,

Jean-Luc Crucke

utiliser. L'arrivée du nouvel avion de chasse F35 à la fin de l'année 2025 constitue un défi supplémentaire à relever pour l'organisation de notre espace aérien, compte tenu des exigences importantes qu'implique l'entraînement à bord de cet avion très performant en termes d'espace aérien. C'est pourquoi je m'engage à optimiser les zones d'entraînement militaire, en concertation avec la Défense, MUAC et skeyes, en tenant compte des besoins de ce nouvel avion et en minimisant autant que possible l'impact sur l'aviation civile. Dans le cadre de la Belgian Airspace Vision 2030, je continuerai également à travailler à la mise en œuvre d'une utilisation flexible de l'espace aérien (flexible use of airspace – FUA) en coopération avec les parties prenantes concernées. La FUA permettra le partage de l'espace aérien entre les applications civiles et militaires, ce qui optimisera l'utilisation de l'espace aérien. Cela apportera des avantages significatifs en termes d'efficacité, d'économies et de durabilité.

Impact stratégique au niveau international et de l'UE

L'aviation est par excellence un mode de transport à caractère international. Il n'est donc pas surprenant que les règles soient principalement dictées au niveau européen et international. Il est primordial que mes services suivent les dossiers internationaux, qu'ils pèsent sur les éléments présentant un intérêt pour la Belgique et nos parties prenantes dès le début des nouvelles initiatives et qu'ils participent activement aux forums internationaux importants.

La sûreté aérienne dans le cadre de la politique de sécurité intégrale de la Belgique

Avec le ministre de l'Intérieur et de la Sécurité responsable de la coordination de la politique de sécurité intégrale, nous veillons à un regroupement logique de toutes les compétences en matière de sécurité qui aujourd'hui sont encore réparties entre différents départements. Cela concerne notamment l'Inspection aéronautique de la Direction Générale du Transport Aérien.

Le ministre de la Mobilité, du Climat, et de la Transition Environnementale, en charge du développement durable,

Jean-Luc Crucke