

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

26 januari 2026

BELEIDSNOTA (*)**Mobiliteit**

*Zie:*Doc 56 **1282/ (2025/2026)**:
001 tot 024: Beleidsnota's.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

26 janvier 2026

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE (*)**Mobilité**

*Voir:*Doc 56 **1282/ (2025/2026)**:
001 à 024: Notes de politique générale.

(*) Conformément à l'article 111 du Règlement.

02940

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
Anders.	: Anders.
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-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 toezpraken (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)

INLEIDING

De mobiliteit van morgen voorbereiden

Sinds ik mijn functie in februari 2025 heb opgenomen, heb ik tal van stakeholders uit het ecosysteem van de mobiliteit ontmoet, die op verschillende niveaus actief zijn – van lokaal tot Europees niveau. Ze hebben allemaal indruk op mij gemaakt met hun inzet om de uitdagingen van vandaag om te zetten in oplossingen voor de duurzame mobiliteit van morgen. Daarom zal ik in 2026 op een methodische, dialooggerichte en ambitieuze manier een toekomstgericht mobiliteitsbeleid voeren dat beantwoordt aan de verwachtingen op het gebied van de vermindering van broeikasgassen, de verbetering van de verkeersveiligheid, de bescherming van de volksgezondheid en het economisch concurrentievermogen van de sector.

Binnen de Arizonaregering kan ik dankzij mijn ministerportefeuille positieve externe effecten teweegbrengen die ik in 2026 wil versterken. Het ondersteunen van de fiscale vergroening van de mobiliteit, het hervormen van het mobiliteitsbudget of het versnellen van de elektrificatie van het wagenpark zijn ambities die bedoeld zijn om onze klimaatverplichtingen na te komen. Als federaal minister van Mobiliteit en Klimaat sluit ik me aan bij een geïntegreerde aanpak om de impact van de transportsector te verminderen, die nog steeds een van de belangrijkste sectoren is die bijdraagt aan de uitstoot van broeikasgassen. We moeten deze dynamiek omkeren om ecologie en economie met elkaar te verzoenen, ten dienste van duurzame mobiliteit voor alle burgers. Het zal dan ook van cruciaal belang zijn om de veerkracht van de vervoersinfrastructuur te ondersteunen die werkt aan de mobiliteit van morgen.

Op het gebied van het spoorvervoer staat 2026 in het teken van het honderdjarig bestaan van de wet van 23 juli 1926, waarmee de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) werd opgericht. Een eeuw na de reorganisatie van de Staatsspoorwegen moeten we doorgaan met de transformatie en modernisering van de Belgische spoorwegen om de ambitieuze doelstellingen te halen die zijn vastgelegd in de contracten die in 2023 zijn gesloten. In dit verband blijft een betere integratie van het openbaar vervoer een belangrijke prioriteit. In samenwerking met NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen, zal de strategische lijn uitvoeren die ik samen met mijn collega-gewestministers heb uitgestippeld om de ticket- en tariefintegratie van het openbaar vervoer te versterken. Reizigers moeten gemakkelijk en comfortabel kunnen overstappen van de trein naar de tram, de bus of de metro, ook over de regionale grenzen heen. In dit verband vormt het vervoersplan 2026-2029 van de NMBS de hoeksteen

INTRODUCTION

Préparer la mobilité de demain

Depuis ma prise de fonction en février 2025, j'ai rencontré de nombreuses parties prenantes de l'écosystème de la mobilité, œuvrant à différentes échelles – du niveau local au niveau européen. Toutes et tous m'ont marqué par leur engagement à transformer les défis d'aujourd'hui en solution pour la mobilité durable de demain. C'est donc avec méthode, dialogue et ambition que je porterai, en 2026, une politique de mobilité résolument tournée vers l'avenir, répondant aux attentes en matière de réduction des gaz à effet de serre, de renforcement de la sécurité routière, de protection de la santé publique et de compétitivité économique du secteur.

Au sein du gouvernement Arizona, mon portefeuille ministériel me permet de générer des externalités positives que je souhaite renforcer en 2026. Soutenir le verdissement fiscal de la mobilité, réformer le budget mobilité, ou encore accélérer l'électrification du parc automobile sont des ambitions destinées à répondre à nos engagements climatiques. En tant que ministre fédéral de la Mobilité et du Climat, je m'inscris dans une approche intégrée visant à réduire l'impact du secteur des transports, qui demeure l'un des principaux contributeurs aux émissions de gaz à effet de serre. Nous devons inverser cette dynamique pour réconcilier écologie et économie, au service d'une mobilité durable pour l'ensemble des citoyens. Il sera dès lors primordial de soutenir la résilience des infrastructures de transport œuvrant à la mobilité de demain.

En matière ferroviaire, 2026 sera marqué par le centenaire de la loi du 23 juillet 1926 donnant naissance à la Société nationale des chemins de fers belges (SNCB). Un siècle après la réorganisation des chemins de fer de l'État, nous devons continuer à transformer et moderniser les chemins de fers belges pour atteindre les objectifs ambitieux repris dans les contrats conclus en 2023. À cet égard, un axe majeur reste une meilleure intégration des transports en commun. En collaboration avec la SNCB et les opérateurs de transports régionaux, j'implémenterai la ligne stratégique définie avec mes collègues ministres régionaux afin de renforcer l'intégration billettique et tarifaire des transports en commun. Les voyageurs doivent pouvoir passer facilement et confortablement du train, au tram, au bus ou au métro, y compris au-delà des frontières régionales. À cet égard, le plan de transport 2026-2029 de la SNCB est la pièce angulaire d'une offre intégrée et cadencée, permettant un meilleur alignement avec les offres de transports des opérateurs

van een geïntegreerd en gecadanceerd aanbod, dat beter aansluit bij het vervoersaanbod van de regionale vervoersmaatschappijen. Bovendien zal ik, gelet op het huidige begrotingskader, toezien op een strikt gebruik van overheidsmiddelen in het kader van investeringen in het spoorvervoer. Het rapport van het Interfederaal Korps van de Inspectie van Financiën over de audit van het GEN zal mij in staat stellen om volledige duidelijkheid te scheppen over de meerkosten, zodat ik ervoor kan zorgen dat er een programma voor kostenbeheersing wordt opgezet, zoals voorzien in het performantiecontract van Infrabel. Wat het goederenvervoer per spoor betreft, ten slotte, moeten de werkzaamheden om de aantrekkelijkheid van het spoor te verbeteren worden voortgezet door de uitvoering van de maatregelen die in het goederenplan zijn opgenomen. Ik zal bijzondere aandacht besteden aan de voortgang van de werkzaamheden voor de erkenning van haven- of industriegebieden als dienstverlenende voorziening.

De laatste cijfers over verkeersveiligheid blijven zorgwekkend: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. In de afgelopen vijftig jaar is het aantal verkeersdoden drastisch gedaald. Toch moeten de 470 doden in 2024 de overheid aan het denken zetten. Gezinnen zijn in rouw, we moeten krachtige maatregelen nemen om onze ambitie van nul verkeersdoden in 2050 te realiseren. Rijden onder invloed, te hard rijden of het gebruik van de telefoon achter het stuur zijn allemaal plagen die diep geworteld zijn in de rijgewoonten van onze samenleving. In 2026 zal ik de Staten Generaal van de Verkeersveiligheid lanceren, in samenwerking met de burgers, de gewesten en alle stakeholders op het gebied van verkeersveiligheid. Sinds de zesde Staatshervorming moeten we op het gebied van verkeersveiligheid nauw samenwerken, of het nu gaat om regionale bewustmakingscampagnes of alternatieve opleidingen voor het intrekken van het rijbewijs. Verkeersveiligheid kent geen grenzen en ik wil graag samenwerken met mijn regionale collega's op basis van de grondslagen die zijn vastgelegd in de Interministeriële Conferentie van de ministers van Mobiliteit. Ik wil de samenwerking versterken tussen de gewestelijke instituten, AWSR en VSV, zowel onderling, als met het Vias institute. Om de rol van iedereen te definiëren en dubbel werk te voorkomen, wil ik in overleg met mijn gewestelijke collega's een protocol opstellen om een betere samenwerking tot stand te brengen.

België neemt een centrale positie in Europa in, wat niet mogelijk zou zijn zonder een efficiënt systeem voor het luchtvervoer van personen en goederen. Ik wil dan ook de ontwikkeling van deze sector ondersteunen, waarvan het belang verder reikt dan de activiteiten van luchtvaartmaatschappijen, en tegelijkertijd een rechtvaardige en duurzame transitie van de sector

régionaux. Par ailleurs, compte tenu du cadre budgétaire actuel, je veillerai à une utilisation rigoureuse des deniers publics dans le cadre des investissements ferroviaires. Le rapport du Corps Interfédéral de l'Inspection des Finances sur l'audit RER me permettra de faire toute la lumière sur les surcoûts afin de m'assurer de la mise en place d'un programme de maîtrise des coûts tel que prévu dans le contrat de performance d'Infrabel. Enfin, en ce qui concerne le transport de marchandises par rail, les travaux visant à améliorer l'attractivité du rail devront se poursuivre grâce à l'implémentation des actions reprises dans le plan marchandises. Je serai particulièrement attentif à l'avancée des travaux de reconnaissance des zones portuaires ou industrielles en tant qu'installation de service.

Les derniers chiffres de sécurité routière restent inquiétants: chaque victime de la route est une victime de trop. Depuis un demi-siècle, le nombre de décès sur les routes a drastiquement diminué. Cependant, 470 décès en 2024 doivent faire réfléchir les autorités publiques. Des familles sont endeuillées, nous devons prendre des mesures fortes pour atteindre notre ambition de 0 décès sur les routes à l'horizon 2050. Conduite sous influence, excès de vitesse ou encore usage du téléphone au volant sont autant de fléaux profondément ancrés dans les habitudes de conduite de notre société. En 2026, je lancerai les États généraux de la sécurité routière, en collaboration avec les citoyens, les régions et l'ensemble des parties prenantes de la sécurité routière. Depuis la sixième réforme de l'État, les compétences en matière de sécurité routière nécessitent de travailler main dans la main- qu'il s'agisse des campagnes de sensibilisation régionales ou des formations alternatives à la déchéance du droit de conduire. La sécurité routière n'a pas de frontière, et je souhaite pouvoir travailler conjointement avec mes collègues régionaux à partir des bases fixées en Conférence Interministérielle des ministres de la Mobilité. Je souhaite renforcer la collaboration entre les instituts régionaux, l'AWSR et la VSV, tant entre eux qu'avec l'Institut Vias. Afin de définir le rôle de chacun et d'éviter les doubles emplois, je souhaite, en concertation avec mes collègues régionaux, préparer un protocole visant à concrétiser une meilleure collaboration.

La Belgique occupe une position centrale en Europe qui ne serait pas possible sans un système performant de transport aérien de personnes et de marchandises. Aussi, je souhaite soutenir le développement de ce secteur dont l'importance va au-delà des activités des entreprises aériennes, tout en encourageant la transition juste et durable du secteur. À cet égard, il ne faut pas

aanmoedigen. In dit verband mogen we niet blind zijn voor de problemen die door de toename van het aantal vluchten worden veroorzaakt. Ik dring erop aan dat alle betrokken actoren bijdragen aan de inspanningen om het luchtvervoer koolstofarm te maken en de negatieve effecten op de volksgezondheid te verminderen. Ik ben van plan initiatieven te nemen met betrekking tot de netelige kwestie van geluidshinder, te beginnen met de oprichting van een werkgroep van experts die tot doel heeft een wetsvoorstel uit te werken om de procedures en vliegroutes te reguleren. Ik wil de relevante regelgeving actualiseren zodat deze aansluit bij wat momenteel technisch mogelijk is om de geluidsoverlast te verminderen. Ik ben van plan nauw samen te werken met de gewesten om de duurzame en maatschappelijk aanvaardbare ontwikkeling van de luchthaven Brussel-Nationaal te ondersteunen.

In een gespannen geopolitieke context en de toenemende hybride dreiging is de bescherming van kwetsbare infrastructuur op het vlak van mobiliteit van essentieel belang. Mijn visie is het vinden van een juist evenwicht tussen innovatie en veiligheid. In samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer en de betrokken departementen zal ik bijdragen aan de veerkracht van het land door de continuïteit en het herstel van de vervoersdiensten tijdens crises te waarborgen. Daartoe evalueren we de risico's voor de infrastructuur en stellen we preventie- en continuïteitsplannen op om verstoringen te beperken. Bovendien zullen samenwerkingsprotocollen tussen Defensie en respectievelijk de NMBS en Infrabel een kader voor samenwerking in crisissituaties creëren.

Wat drones betreft, ben ik ervan overtuigd dat België een geïntegreerde strategie voor het beheer van het binnenlandse luchtruim moet ontwikkelen. Dit domein, dat aanvankelijk gericht was op vrijetijdsbesteding, wordt steeds belangrijker voor logistiek, veiligheid, landbouw, inspectie van kritieke infrastructuur, klimaat en milieu-beheer. Ik zal zorgen voor een duidelijk regelgevend kader, een betere integratie tussen publieke en private actoren, technologische modernisering (digitalisering, visualisatie van het luchtruim) en een betere opleiding van de operatoren.

Er zal bijzondere aandacht worden besteed aan het gebruik van drones voor milieu- en klimaatdoeleinden: ze worden beschouwd als waardevolle instrumenten voor milieubewaking en -bescherming, met name voor de preventie en bestrijding van bosbranden, het opvolgen van bosbranden, het observeren van de lucht- en waterkwaliteit en het ondersteunen van hulpverlening bij natuurrampen. Ik zal dus proberen testomgevingen (*sandboxes*) te creëren om de verschillende toepassingen van de sector te ontwikkelen.

être aveugle aux problèmes créés par la croissance des vols. J'insiste pour que tous les acteurs concernés contribuent à l'effort de décarboner le transport aérien et de réduire les effets négatifs sur la santé publique. J'entends prendre des initiatives sur la question épineuse des nuisances sonores, à commencer par la mise en place d'un groupe de travail d'experts ayant pour objectif d'élaborer une proposition de loi visant à encadrer les procédures et les routes aériennes. Je souhaite mettre à jour les réglementations pertinentes pour qu'elles reflètent ce qui est actuellement techniquement possible pour réduire les nuisances. Je compte travailler en liaison étroite avec les régions en vue de soutenir le développement durable et socialement acceptable de l'aéroport de Bruxelles-National.

Dans un contexte géopolitique tendu, et la montée de la menace hybride, la protection des infrastructures sensibles au niveau de la mobilité est essentielle. Ma vision est de trouver un juste équilibre entre innovation et sécurité. En collaboration avec le SPF Mobilité et Transports et les départements concernés, je contribuerai à la résilience du pays en assurant la continuité et le rétablissement des services de transport lors de crises. Pour cela, nous évaluons les risques pesant sur les infrastructures et mettons en place des plans de prévention et de continuité pour limiter les perturbations. Par ailleurs, des protocoles de collaboration entre la défense et respectivement la SNCB et Infrabel permettront d'établir un cadre de la collaboration en cas de crise.

Concernant les drones notamment, je suis convaincu que la Belgique doit se doter d'une stratégie intégrée pour la gestion de l'espace aérien intérieur. D'abord centré sur le loisir, ce domaine devient stratégique pour la logistique, la sécurité, l'agriculture, l'inspection d'infrastructures critiques, le climat et la gestion environnementale. Je veillerai à mettre en place un cadre réglementaire claire, une meilleure intégration entre acteurs publics et privés, une modernisation technologique (digitalisation, visualisation de l'espace aérien) et une formation renforcée des opérateurs.

Une attention particulière sera accordée aux usages environnementaux et climatiques des drones: ils sont identifiés comme outils précieux pour la surveillance et la protection de l'environnement, notamment dans la prévention et la lutte contre les feux de forêt, le suivi des feux de forêts, l'observation de la qualité de l'air et de l'eau, ou encore l'appui aux secours en cas de catastrophes naturelles. Je tâcherai donc de créer des zones de test (*sandboxes*) afin de développer les différents usages du secteur.

Laten we ons er dus van bewust zijn dat mobiliteit niet alleen een manier is om ons te verplaatsen, maar ook een motor voor onze samenleving. Als federaal minister van Mobiliteit en Klimaat ben ik ervan overtuigd dat ons vervoersbeleid actief moet bijdragen aan de ecologische transitie en tegelijkertijd de toegankelijkheid – ook in financieel opzicht –, de innovatie en het concurrentievermogen van de sector moet versterken.

Een duurzame en sociale transitie

Er is een radicale transitie nodig, gericht op modale verschuiving, zowel voor personenvervoer als voor goederenstromen. Duurzamere vervoerswijzen moeten actief worden aangemoedigd en ondersteund. Het spoor, als ruggengraat van ons vervoerssysteem, zal in dit verband een sleutelrol spelen, net als actieve vervoerswijzen en het gebruik van autonome voertuigen.

Binnen hun interne organisatie zullen NMBS en Infrabel ook overleg moeten plegen met hun stakeholders (dubbele materialiteitsanalyse) over de klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen en de rapportage daarover. Dit proces zal gebeuren in nauw overleg met mijn kabinet en de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Bovendien zijn nieuwe ontwikkelingen op het gebied van energie en brandstoffen onontbeerlijk om de milieu-impact van het vervoer te beperken en de weg naar klimaatneutraliteit in te slaan. Ik zal er dan ook op toezien dat de middelen van het ETS (*European Emissions Trading System*) maximaal worden ingezet voor duurzame mobiliteitsprojecten die bijdragen aan de doelstellingen van het nationaal energie- en klimaatplan.

Deze transitie is enkel haalbaar als ze voor iedereen toegankelijk is, rekening houdend met financiële, technologische of fysieke beperkingen, evenals met sociale, economische en genderongelijkheden. Momenteel bevindt bijna 20 % van de Belgen zich in een precaire mobiliteitssituatie: ik ben me er ten volle van bewust dat we nog een lange weg te gaan hebben om de belemmeringen weg te nemen die de dagelijkse verplaatsingen hinderen. Samen met de stakeholders in het ecosysteem van de mobiliteit wil ik een geïntegreerde aanpak bevorderen die elke burger in staat stelt een duurzame mobiliteitsoplossing te kiezen die aan zijn of haar werkelijke behoeften beantwoordt. De strijd tegen het isolement vereist een aantrekkelijk en betaalbaar vervoersaanbod – een doelstelling die ik zal evalueren aan de hand van het tariefaanbod van de NMBS, dat op 15 oktober 2025 in werking treedt, en in het kader van het nieuwe driejarige vervoersplan 2026-2029 van de NMBS. Met deze gecombineerde aanpak willen we

Soyons donc conscients que la mobilité n'est pas juste une manière de se déplacer mais aussi un moteur pour notre société. En tant que ministre fédéral de la Mobilité et du Climat, je suis convaincu que notre politique des transports doit contribuer activement à la transition écologique, tout en renforçant l'accessibilité – y compris financière, l'innovation et la compétitivité du secteur.

Une transition durable et sociale

Une transition radicale est nécessaire, axée sur le transfert modal, tant pour le transport de personnes que pour les flux de marchandises. Les modes de transport plus durables doivent être activement encouragés et soutenus. Le rail, en tant que colonne vertébrale de notre système de transport, jouera un rôle clé à cet égard, tout comme les modes de transport actifs et l'utilisation de véhicules autonomes.

Au sein de leur organisation interne, la SNCB et Infrabel devront également entamer des consultations avec leurs parties prenantes (double analyse de matérialité) concernant les objectifs en matière de climat et de durabilité, ainsi que le reporting à ce sujet. Ce processus se déroulera en étroite concertation avec mon cabinet et le SPF Mobilité et Transports.

En outre, de nouveaux développements dans le domaine de l'énergie et des carburants sont indispensables pour limiter l'impact environnemental des transports et s'engager sur la voie de la neutralité climatique. Je veillerai donc à ce que les ressources du système ETS (*European Emissions Trading System*) soient utilisées au maximum pour des projets de mobilité durable qui contribuent aux objectifs du plan national énergie et climat.

Cette transition n'est réalisable que si elle est accessible à toutes et à tous, en tenant compte des contraintes financières, technologiques ou physiques ainsi que des inégalités sociales, économique et de genre. Aujourd'hui, près de 20 % des Belges se trouvent en situation de précarité de mobilité: je suis pleinement conscient du chemin qu'il nous reste à parcourir pour lever les barrières qui freinent les déplacements au quotidien. Aux côtés des parties prenantes de l'écosystème de la mobilité, je souhaite promouvoir une approche intégrée permettant à chaque citoyenne et chaque citoyen de choisir une solution de mobilité durable répondant à ses besoins réels. La lutte contre l'isolement passe par une offre de transport attrayante et abordable – un objectif que je veillerai à évaluer à travers la grille tarifaire de la SNCB, entrée en vigueur le 15 octobre 2025, ainsi que dans le cadre du nouveau plan de transport triennal 2026-2029 de la SNCB. Grâce à cette approche combinée, nous voulons nous rapprocher des objectifs climatiques

dichter bij de klimaatdoelstellingen komen en tegelijkertijd de levenskwaliteit van de burgers verbeteren. Deze ambitie sluit aan bij SDG 11.2 betreffende toegang voor iedereen tot veilige, toegankelijke en betaalbare vervoerssystemen.

Innovatie, motor van de vooruitgang

De transportsector staat aan de vooravond van een technologische revolutie. Innovaties – van digitalisering en automatisering tot alternatieve aandrijftechnieken en slimme infrastructuur – openen nieuwe perspectieven. Innovatie is namelijk een van de schakels in de integratie van het vervoer: het maakt de overgang mogelijk van gefragmenteerde mobiliteit naar servicegerichte en multimodale mobiliteit, die de collectieve efficiëntie maximaliseert en tegelijkertijd de ecologische voetafdruk verkleint. Deze innovatie moet echter worden gekaderd en ten dienste staan van een geïntegreerde, begrijpelijke en voor iedereen toegankelijke mobiliteit. De gebruiker kiest niet langer tussen verschillende vervoerswijzen, maar profiteert van een vloeiende, betrouwbare en naadloze mobiliteitsketen.

In samenwerking met partners zoals de FOD Mobiliteit en Vervoer wil ik deze ontwikkelingen ondersteunen, proefprojecten faciliteren en een cultuur van experimenteren bevorderen. Zo zorgen we niet alleen voor de duurzaamheid van ons mobiliteitssysteem, maar versterken we ook de economische kracht en de internationale positie van België.

Inclusieve mobiliteit

Een toekomstgericht mobiliteitssysteem moet niet alleen duurzaam en innovatief zijn, maar ook toegankelijk voor iedereen, ongeacht inkomen, mogelijkheden of woonplaats. Het recht op mobiliteit is een fundamentele voorwaarde voor volledige participatie in de samenleving.

Daarom zal ik mij inzetten voor een coherent en toereikend multimodaal aanbod, toegankelijke infrastructuur en eerlijke tarieven. Zo maken we mobiliteit betaalbaar, inclusief en gebruiksvriendelijk en dragen we bij aan gelijke kansen, sociale cohesie en aan de levenskwaliteit.

Deze ambitie zal overigens ook terug te vinden zijn in het federale plan handicap dat de federale regering in de komende weken zal goedkeuren. Op basis van de visie 2040 “toegankelijkheid”, ontwikkeld door NMBS en Infrabel, verbind ik mij ertoe om met alle stakeholders in dialoog te gaan die zijn verenigd in het Informatie- en uitwisselingsplatform over toegankelijkheid van het spoorvervoer, georganiseerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer, om te werken aan de toegankelijkheid van het

tout en améliorant la qualité de vie des citoyens. Cette ambition rejoint l’ODD 11.2 relatif à l’accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et à un coût abordable.

Innovation, moteur du progrès

Le secteur des transports est à l’aube d’une révolution technologique. Les innovations – de la numérisation et l’automatisation aux techniques de propulsion alternatives et aux infrastructures intelligentes – ouvrent de nouvelles perspectives. En effet, l’innovation est l’un des maillons de l’intégration des transports: elle permet de passer d’une mobilité fragmentée à une mobilité servicielle et multimodale, qui maximise l’efficacité collective tout en réduisant l’empreinte carbone. Néanmoins, cette innovation doit être encadrée et au service d’une mobilité intégrée, lisible et accessible pour toutes et tous. L’usager ne choisit plus entre des modes, mais bénéficie d’une chaîne de mobilité fluide, fiable et sans rupture.

En collaboration avec des partenaires tels que le SPF Mobilité et Transports, je souhaite soutenir ces développements, faciliter les projets pilotes et promouvoir une culture de l’expérimentation. Ainsi, nous veillons non seulement à la durabilité de notre système de mobilité, mais nous renforçons également la puissance économique et la position internationale.

Mobilité inclusive

Un système de mobilité tourné vers l’avenir doit non seulement être durable et innovant, mais aussi accessible à tous, quels que soient les revenus, les capacités ou le lieu de résidence. Le droit à la mobilité est une condition fondamentale pour une pleine participation à la société.

C’est pourquoi, je m’engagerai en faveur d’une offre multimodale cohérente et suffisante, d’infrastructures accessibles et d’une tarification équitable. Nous rendrons ainsi la mobilité abordable, inclusive et conviviale, et contribuerons à l’égalité des chances, à la cohésion sociale et à la qualité de vie.

Cette ambition se retrouvera d’ailleurs dans le plan fédéral handicap que le gouvernement fédéral adoptera dans les prochaines semaines. À partir de la vision 2040 “accessibilité” développée par la SNCB et Infrabel, je m’engage à dialoguer avec l’ensemble des parties prenantes, réunies lors de la Plateforme d’information et d’échange sur l’accessibilité dans le domaine ferroviaire organisée par le SPF Mobilité & Transports, afin d’œuvrer à une accessibilité du rail. À ce titre, la mise en

spoor. In dit verband moet de toegankelijkheid worden gebaseerd op een geïntegreerde aanpak, waarbij op coherente wijze rekening wordt gehouden met het rollend materieel, de infrastructuur en de hulpmiddelen in de stations. Alleen door ervoor te zorgen dat deze drie aspecten elkaar aanvullen en doeltreffend zijn, kunnen we een spoorwagennet garanderen dat echt voor iedereen toegankelijk is. Daarnaast wil ik ook een constructieve dialoog aangaan met de gewesten om de continuïteit van de toegankelijkheid tussen de verschillende vormen van openbaar vervoer te bevorderen.

Inclusieve mobiliteit vereist ook bijzondere aandacht voor vragen rond gelijkheid, met name op het gebied van gender. In overeenstemming met het besluit van de Ministerraad van 4 juli 2025 zal ik mij inzetten om gelijkheidsmaatregelen op te nemen in het federaal plan *Gendermainstreaming* van minister Beenders. De verschillen tussen mannen en vrouwen op het vlak van mobiliteit blijven groot en ik wil deze verminderen in het kader van mijn beleid inzake intermodaliteit, veiligheid in en rond stations, verkeersveiligheid en toegang tot fietsen voor iedereen.

Een veerkrachtig mobiliteitssysteem

Ons mobiliteitssysteem is onmisbaar, maar ook kwetsbaar voor geopolitieke instabiliteit en risico's zoals cyberaanvallen, sabotage en georganiseerde misdaad. Daarom moeten we onze veerkracht versterken, in samenwerking met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, met name in het kader van het wetsontwerp inzake de veerkracht van kritieke entiteiten (CER), en in nauwe samenwerking met onze (inter)nationale partners, zodat het vervoer ook onder druk veilig en betrouwbaar blijft functioneren. Ik ben van mening dat de dronesector in België zowel een geweldige economische kans als een grote uitdaging op het vlak van veiligheid vormt. Gezien de snelle toename van het gebruik – burgerlijk, commercieel, institutioneel en militair – wil ik de capaciteit van de DGLV versterken om vergunningen af te leveren, toezicht te houden en een doeltreffende controle van de sector te waarborgen.

Veerkracht heeft ook betrekking op de veiligheid van alle gebruikers en iedereen die actief is in de sector. Het terugdringen van het aantal ongevallen en slachtoffers is en blijft een maatschappelijke verantwoordelijkheid. Met programma's als All4Zero zetten we ons in voor een ambitieuze visie op verkeersveiligheid. Actieve vervoerswijzen spelen een sleutelrol in de modal shift naar duurzaamheid, maar kunnen alleen succesvol zijn als ze ook veilig en aantrekkelijk worden gemaakt.

accessibilité doit s'appuyer sur une approche intégrée, en prenant en compte de manière cohérente le matériel roulant, les infrastructures et les dispositifs d'assistance en gare. Ce n'est qu'en assurant la complémentarité et l'efficacité de ces 3 volets que nous pourrions garantir un réseau ferroviaire véritablement accessible à toutes et à tous. Par ailleurs, je souhaite également engager un dialogue constructif avec les Régions afin de faciliter la continuité du cheminement accessible entre les différents modes de transport public.

Une mobilité inclusive nécessite également une attention particulière sur les questions d'égalité, notamment sur le genre. Conformément à la décision du conseil des ministres du 4 juillet 2025, je m'engagerai à inclure des mesures d'égalité dans le Plan fédéral *Gender mainstreaming* porté par le ministre Beenders. Les différences hommes-femmes en termes de mobilité restent prégnantes et je souhaite pouvoir les réduire dans le cadre de mes politiques d'intermodalité, de sécurité dans et autour des gares, de sécurité routière et d'accès au vélo pour toutes et tous.

Un système de mobilité résilient

Notre système de mobilité est indispensable, mais il est également vulnérable à l'instabilité géopolitique et à des risques tels que les cyberattaques, le sabotage et le crime organisé. C'est pourquoi, nous devons renforcer notre résilience, en collaboration avec le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur notamment dans le cadre du projet de loi sur la résilience des entités critiques (CER) et en étroite collaboration avec nos partenaires (inter)nationaux, afin que les transports continuent à fonctionner de manière sûre et fiable, même sous pression. Je considère que la filière des drones en Belgique représente à la fois une formidable opportunité économique et un défi sécuritaire majeur. Face à la multiplication rapide des usages – civils, commerciaux, institutionnels et militaires – je souhaite renforcer la capacité de la DGTA à délivrer les autorisations, assurer le suivi et garantir un contrôle efficace du secteur.

La résilience concerne également la sécurité de tous les utilisateurs et de toutes les personnes actives dans le secteur. La réduction du nombre d'accidents et de victimes est et reste une responsabilité sociale. Avec des programmes tels que All4Zero, nous nous engageons dans une vision ambitieuse de la sécurité routière. Les modes de transport actifs jouent un rôle clé dans le transfert modal vers la durabilité, mais ils ne peuvent être couronnés de succès que s'ils sont également rendus sûrs et attrayants.

Samenwerking als voorwaarde

De transitie naar een mobiliteitssysteem en duurzaam vervoer dat gericht is op de toekomst vereist een coherente en gecoördineerde aanpak. Alle beleidsniveaus – Europees, federaal, gewestelijk en lokaal – hebben hierin een rol te spelen. Samenwerking en coördinatie zijn essentieel om fragmentatie te vermijden en synergieën te benutten.

Op Europees niveau bevat mijn algemene beleidsnota een volledig hoofdstuk over de ambities voor het Cypriotische en Ierse voorzitterschap van de Raad in 2026. Het wetgevend werk is belangrijk en de Europese agenda moet doordrongen worden van onze doelstellingen en ambities. In dit verband wil ik de samenwerking benadrukken binnen het Be4Move-platform en door de permanente vertegenwoordiging om de belangen van ons land te verdedigen.

Ik zal dus initiatieven nemen om de samenwerking te versterken op interfederaal niveau, met name via de Interministeriële Conferentie (IMC) Mobiliteit. Als overtuigd regionalist, maar ook in het belang van een doeltreffende en efficiënte besluitvorming, wil ik de banden met mijn regionale collega-ministers van Mobiliteit, aanhalen. Tijdens de eerste vier Interministeriële Conferenties Mobiliteit van deze legislatuur hebben we samen een strategische koers uitgezet rond dossiers als intermodaliteit, verkeersveiligheid, wegvervoer en binnenvaart. We hebben belangrijke deadlines vastgesteld voor 2026 om de opvolging van de strategische beslissingen die in 2025 werden genomen, te verzekeren. Samen zullen we bijdragen aan een geïntegreerde mobiliteit, met respect voor elkaars bevoegdheden.

Bovendien is het parlementaire werk voor mij van essentieel belang en ik hoop dat het algemeen belang boven partijpolitieke verschillen zal staan om bij te dragen aan de mobiliteit van morgen. De wetsvoorstellen en resoluties die sinds februari 2025 werden ingediend, vormen een echte meerwaarde in het licht van de filosofie van het regeerakkoord. Ik zal onder meer de resoluties opvolgen over de combinatie fiets/trein, militaire mobiliteit, “teLeTRAINvail”, treinpunten of elektrische steps, die aanleiding geven tot discussies en debatten binnen de Commissie Mobiliteit. In 2026 zal ik, zoals ik altijd heb gedaan en in alle transparantie, de wetgevende macht betrekken bij de lopende besprekingen over de mobiliteit van morgen en bij de problemen die op het terrein worden gesignaleerd.

Ambitie voor de toekomst

Deze beleidsnota gaat uit van een positief en constructief verhaal: mobiliteit en vervoer als drijvende krachten

La coopération comme condition préalable

La transition vers un système de mobilité et de transport durable et tourné vers l'avenir nécessite une approche cohérente et coordonnée. Tous les niveaux politiques – européen, fédéral, régional et local – ont un rôle à jouer à cet égard. La coopération et la coordination sont essentielles pour éviter la fragmentation et exploiter les synergies.

Au niveau européen, ma note de politique générale reprend un chapitre complet sur l'ambition pour les présidences chypriotes et irlandaises du Conseil prévue en 2026. Le travail législatif est important et nous devons imprégner l'agenda européen de nos objectifs et de nos ambitions. Je tiens dans ce cadre à souligner le travail de collaboration réalisé au sein de la plateforme Be4Move et par la Représentation Permanente pour défendre les intérêts de notre pays.

Je prendrai donc des initiatives pour renforcer la coopération au niveau interfédéral, notamment par le biais de la Conférence interministérielle Mobilité (CIM). En tant que régionaliste convaincu mais également dans l'intérêt d'une prise de décision efficace et efficiente, je souhaite renforcer les liens avec mes collègues régionaux ministres de la Mobilité. Lors des 4 premières CIM Mobilité de cette législature, nous avons pu décider ensemble d'une orientation stratégique sur des dossiers d'intermodalité, de sécurité routière, de transport routier ou encore de navigation intérieure. Nous avons fixé des échéances importantes en 2026 permettant d'assurer le suivi des décisions stratégiques prises en 2025. C'est ensemble que nous contribuerons à une mobilité intégrée dans le respect des compétences des uns et des autres.

Par ailleurs, le travail parlementaire est essentiel pour moi et je souhaite qu'au-delà des clivages partisans, l'intérêt général puisse primer pour contribuer à la mobilité de demain. Les propositions de lois et de résolutions, déposées depuis février 2025, sont une réelle valeur ajoutée au regard de la philosophie de l'accord de gouvernement. Dès lors, je suivrai, entre autres, les résolutions relatives à la combinaison vélo/train, à la mobilité militaire, au téléTRAINvail, aux points trains ou encore aux trottinettes électriques qui font vivre les réflexions et les débats au sein de la Commission mobilité. En 2026, comme je l'ai toujours fait et en toute transparence, je ne manquerai pas d'associer le pouvoir législatif aux réflexions en cours sur la mobilité de demain ainsi qu'aux problématiques relevées sur le terrain.

Ambition pour l'avenir

Cette note politique part d'un récit positif et constructif: la mobilité et les transports comme moteurs de la

achter het behalen van klimaatdoelstellingen, duurzame ontwikkeling, sociale vooruitgang en economische kracht.

Het is mijn ambitie om dit ecosysteem actief te begeleiden en te versterken, zodat het een pijler wordt van een duurzame, sociale, veilige, inclusieve en klimaatvriendelijke toekomst.

SPOORWEGEN: RUGGENGRAAT VAN DE MOBILITEIT

Een strikte opvolging van het Openbaredienstcontract van NMBS en van het performantiecontract van Infrabel

De openbaredienst- en performantiecontracten lopen tot 2032. Ze vormen het kader voor de openbaredienst-opdrachten die respectievelijk aan NMBS en Infrabel zijn toevertrouwd. Deze contracten en de doelstellingen die zij bevatten werden bevestigd door de regering, die echter gewenst heeft om er nieuwe accenten in aan te brengen 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.

In dit verband wil ik mijn waardering uitspreken voor de inspanningen van de medewerkers van beide spoorwegmaatschappijen. Van de positieve ontwikkelingen die zich het afgelopen jaar hebben voorgedaan, wil ik met name wijzen op de aanzienlijke verbetering van de stiptheid, de invoering van nieuwe producten zoals het flex-abo, de toename van het aantal stations dat zelfstandig toegankelijk is gemaakt en de vermindering van het energieverbruik.

Ik zal alles in het werk blijven stellen om de doelstellingen in verband met de vernieuwing van het rollend materieel en een vermindering van 30 % van het aantal afgeschafte treinen te behalen. 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. Ik zal bijzondere aandacht besteden aan de nieuwe vervoersovereenkomst die tot doel heeft de samenwerkingsvoorwaarden tussen Infrabel en NMBS in het kader van de openbare dienstverlening te regelen, en meer bepaald aan de inspanningen die moeten worden geleverd om de stijgende tendens van treinannuleringen tegen te gaan en de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers te verbeteren. Om nieuwe klanten aan te trekken, moet het treinaanbod een betrouwbare

réalisation des objectifs climatiques, du développement durable, du progrès social et de la puissance économique.

Mon ambition est d'accompagner et de renforcer activement cet écosystème afin qu'il devienne un pilier d'un avenir durable, social, sûr, inclusif et respectueux du climat.

CHEMINS DE FER: COLONNE VERTÉBRALE DE LA MOBILITÉ

Un suivi rigoureux du contrat de service public SNCB et du contrat de performance Infrabel

Les contrats de service public et de performance courent jusqu'en 2032. Ils fixent le cadre des missions de service public dévolues respectivement à la SNCB et à Infrabel. Ces contrats et les objectifs qu'ils contiennent ont été confirmés par ce gouvernement, qui a néanmoins souhaité y apporter 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.

À ce propos, je tiens à saluer les efforts déployés par les collaborateurs des deux entreprises ferroviaires. Parmi les évolutions positives enregistrées depuis plus d'un an, je soulignerais notamment la nette amélioration de la ponctualité, le lancement de nouveaux produits tels que le flex-abo et l'augmentation du nombre de gares rendues accessibles de manière autonome ou encore la réduction de la consommation énergétique.

Je continuerai à mettre tout en œuvre pour atteindre les objectifs de renouvellement du parc de matériel roulant et d'une réduction de 30 % du nombre de trains supprimés. 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 identifiant les causes de ces suppressions et en prenant les actions correctives là où cela est possible et s'avère nécessaire. Je porterai une attention particulière à la nouvelle convention de transport qui vise à régler les modalités de collaboration entre Infrabel et SNCB dans le cadre de la mission de service public, et plus particulièrement aux efforts qui devront être réalisés pour réduire la tendance à la hausse des suppressions de trains ainsi que la qualité des services produits aux voyageurs. Pour être en mesure d'attirer de nouveaux clients, l'offre de trains doit constituer une

mobilitéitsoplossing zijn waarop men kan rekenen. In deze context heb ik NMBS en Infrabel gevraagd om de verschillende oorzaken van de afschaffingen van treinen in kaart te brengen, evenals de meest getroffen spoorlijnen (of delen daarvan), en om de maatregelen te kennen die op korte en middellange termijn worden overwogen om deze trend te keren. Het moet de bedoeling zijn om bepaalde objectieve indicatoren – zoals stiptheid en het aantal volledig of gedeeltelijk geschrapte treinen – dichter bij de werkelijkheid te brengen zoals die door de reizigers wordt ervaren. Aan dit punt zal bijzondere aandacht worden besteed tijdens de *mid-term review* van de contracten met NMBS en Infrabel.

In overeenstemming met het openbaredienstcontract heeft NMBS sinds 15 oktober 2025 haar tariefstructuur grondig herzien om het systeem te vereenvoudigen en voordeliger te maken voor de meeste reizigers, dit in het kader van het beleid om tegen 2032 30 % meer passagiers aan te trekken.

Voortaan gelden voor alle tickets transparante regels: de prijs is afhankelijk van het aantal afgelegde kilometers, wat zorgt voor meer duidelijkheid over de tarieven. Daarnaast zijn er gerichte kortingen op basis van het profiel van de gebruiker.

Concreet betekent dit dat de trein goedkoper is geworden tijdens de daluren, in het weekend en voor mensen die regelmatig reizen.

Een belangrijke innovatie is de nieuwe Train+-kaart, die 40 % extra korting biedt tijdens de daluren en in het weekend en een maximumprijs van 14 euro per rit hanteert, zelfs tijdens de spitsuren.

Jongeren, senioren en personen die een verhoogde tegemoetkoming ontvangen, genieten een permanente korting van 40 %, die cumuleerbaar is met de korting van 40 % tijdens de daluren en in het weekend, wat neerkomt op een totale korting van 64 %, met een maximum van 5,5 euro per rit in de formule train+.

Om duurzame mobiliteit te stimuleren, biedt de NMBS ook groepskortingen vanaf vier personen, voordeligere fietstarieven buiten de spitsuren en gratis vervoer voor kinderen tot 12 jaar (vier per volwassene).

Om iedereen te laten profiteren van de beste prijs, wordt automatisch het voordeligste tarief aangeboden, zowel via de app als aan de loketten of de automaten. Na de invoering van het nieuwe tariefschema heeft de FOD Mobiliteit & Vervoer een benchmark uitgevoerd met onze buurlanden (FR, DE, NL, GB), die de NMBS zou kunnen helpen bij haar eerste evaluatie, die in de loop

solution de mobilité fiable sur laquelle on peut compter. Dans ce contexte, j'ai demandé à la SNCB et à Infrabel de recenser les différentes causes des suppressions de trains, ainsi que les lignes ferroviaires (ou parties de lignes) les plus touchées, et de connaître les mesures envisagées à court et moyen terme pour inverser cette tendance. L'objectif doit être de rapprocher certains indicateurs objectifs – tels que la ponctualité et le nombre de trains supprimés totalement ou partiellement – de la réalité perçue par les voyageurs. Ce point fera l'objet d'une attention particulière lors du *mid-term review* des contrats avec la SNCB et Infrabel.

Conformément au contrat de service public, la SNCB a revu en profondeur à partir du 15 octobre 2025, sa grille tarifaire afin de simplifier le système et de le rendre plus avantageux pour la plupart des voyageurs, ceci dans le cadre de la politique visant à attirer 30 % de passagers en plus à l'horizon 2032.

Désormais tous les billets suivent une règle transparente: le prix dépend du nombre de kilomètres parcourus, ce qui assure une meilleure lisibilité du tarif. S'y greffent des réductions ciblées en fonction du profil de l'utilisateur.

Concrètement, le train est devenu moins cher pendant les heures creuses, les week-ends et pour ceux qui se déplacent régulièrement.

Une innovation importante est la nouvelle carte Train+, qui offre 40 % de réduction supplémentaire en heures creuses et le week-end et plafonne à 14 euros le prix d'un trajet même en heures de pointe.

Les jeunes, les seniors et les BIM bénéficient d'une réduction permanente de 40 % qui est cumulable avec la réduction de 40 % en heures creuses et le week-end, soit une réduction totale de 64 %, avec un maximum de 5,5 euros par trajet dans la formule train+.

Afin d'encourager la mobilité durable, la SNCB propose également des réductions de groupe à partir de quatre personnes, des tarifs vélo plus avantageux en dehors des heures de pointe et la gratuité pour les enfants de 12 ans (quatre par adulte).

Afin que chacun bénéficie du meilleur prix, le tarif le plus avantageux est automatiquement proposé que ce soit via l'application, les guichets ou les automates. À la suite de l'introduction de la nouvelle grille tarifaire, le SPF Mobiliteit & Transports a réalisé un benchmark avec nos pays voisins (FR, DE, PB, GB), qui pourrait aider la SNCB dans sa première évaluation qui est prévue dans

van dit jaar gepland is. Uit deze vergelijking blijkt dat de tarieven van de NMBS voor de meeste reizigersprofielen mooi binnen het gemiddelde liggen.

De aan de ondernemingen toegekende doelstellingen worden al ondersteund via financiële compensaties in de contracten met de Staat. In dit opzicht wil de regering de financiële middelen voor het spoor bevestigen en er tegelijk op toezien dat het deelneemt aan de gezamenlijke inspanning om de overheidsuitgaven terug te dringen. Zo werd in de begroting voor 2026 een besparing van 100 miljoen euro opgenomen. In de vastgelegde begroting zal efficiëntie bij het gebruik van specifieke financiële middelen dus moeten worden gegarandeerd. Ik zal ervoor zorgen dat, in een veeleisende en respectvolle dialoog, overheidsbedrijven, onder meer door de raden van bestuur verantwoordelijk te maken, verantwoording afleggen over wat ze hebben toegezegd. Daarbij verwacht ik van bedrijven dat ze oplossingsgericht zijn: hoe kunnen ze het beter doen voor de eindgebruiker, binnen het door de overheid gestelde kader.

Ik zal bijzondere aandacht besteden aan het verhogen van de financiële transparantie van de subsidies aan de NMBS en Infrabel. Het is belangrijk dat de burgers kunnen oordelen over de kwaliteit van de dienst die ze grotendeels financieren. In deze context zal de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in de loop van de maand juni 2026 de prestatiedialoog organiseren die zij voert met de twee ondernemingen om te beoordelen of de doelstellingen inzake dienstverlening al dan niet werden bereikt en om de acties te identificeren die moeten worden ondernomen om de kwaliteit van de dienstverlening voortdurend te verbeteren (bijv. via remediëringplannen). Deze evaluatie zal voor het einde van het jaar worden gepubliceerd voor het grote publiek.

Bovendien zal ik mijn administratie vragen om uiterlijk eind 2026 een actieplan voor te stellen voor de tussentijdse herziening van het openbaredienstcontract van NMBS en het prestatiecontract van Infrabel op basis van de strategische doelstellingen van de regering. Deze tussentijdse herziening moet uiterlijk in maart 2027 van start gaan en vereist een aantal voorbereidende initiatieven die in 2026 moeten worden genomen om de oefening 12 maanden later (uiterlijk in maart 2028) te kunnen afronden. Zoals bepaald in het regeerakkoord, wil ik ervoor zorgen dat de FOD Mobiliteit over de nodige middelen en het nodige personeel beschikt om deze belangrijke deadline in de contracten te halen.

le courant de cette année. Il ressort de cette comparaison que pour la plupart des profils de voyageurs les tarifs de la SNCB se trouvent dans la bonne moyenne.

Les objectifs assignés aux entreprises sont déjà soutenus via les compensations financières prévues dans les contrats avec l'État. À cet égard, le gouvernement entend confirmer les moyens financiers dédiés au rail, tout en veillant à ce qu'il participe à l'effort commun de réduction des dépenses publiques. Une économie de 100 millions d'euros a ainsi été inscrite au budget 2026. Il conviendra dans le cadre budgétaire fixé de garantir l'efficacité liée à l'usage des ressources financières dédiées. Je veillerai à ce que, dans un dialogue exigeant et respectueux, les entreprises publiques y compris en responsabilisant les conseils d'administration 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, le SPF Mobilité et Transports organisera dans le courant du mois de juin 2026 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, également, d'identifier les actions qu'il y a lieu de mettre en place dans une logique d'amélioration continue de la qualité des services (ex. via les plans de remédiation). Cette évaluation fera l'objet d'une publication à destination du grand public avant la fin de l'année.

En outre, je demanderai à mon administration de proposer, au plus tard fin 2026, un plan d'actions concernant la révision à mi-parcours du contrat de service public de la SNCB et du contrat de performance d'Infrabel sur base des objectifs stratégiques du gouvernement. Cette révision à mi-parcours doit débuter au plus tard en mars 2027 et nécessite nécessairement un certain nombre d'initiatives préparatoires qui doivent être prises en 2026 afin de pouvoir finaliser l'exercice 12 mois plus tard (soit au plus tard en mars 2028). Comme le prévoit l'accord de gouvernement, je veux m'assurer que le SPF Mobilité dispose des ressources et du personnel nécessaire à la mise en œuvre de cette échéance importante prévue dans les contrats.

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 wijze van organisatie van de openbare spoorwegdienst, namelijk door “rechtstreekse toewijzing”, in dit geval niet langer mogelijk gezien de Europese regelgeving die van toepassing is. 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 mij nu al voor te bereiden op de toekomst. Dit te meer daar buitenlandse ervaring aantoont dat de omslag van een monopolie naar een nieuw systeem van aanbestedingen via offerteaanvragen meerdere jaren in beslag neemt en het kader van één legislatuur tussen de beslissing en de daadwerkelijke implementatie op het terrein overstijgt.

In 2026 ben ik van plan om, op basis van een eerste analyse van de FOD Mobiliteit en Vervoer gelanceerd in 2025 en die steunt op reeds uitgevoerde studies en die de opties naar voren brengt die het best beantwoorden aan de specifieke kenmerken en noden van de openbare dienstverlening van het spoorverkeer in België tegen 2040, een politiek debat te lanceren op het niveau van de Kamer met als doel, op het einde van dit debat en rekening houdend met de lessen eruit, een duidelijke kalender op te stellen van de hervormingen die moeten worden doorgevoerd om de openbare dienstverlening te verduurzamen na 2032, binnen de nieuwe Europese reglementaire omgeving, ofwel op het einde van het huidige contract van de NMBS.

Ik wil hierover echter geruststellen op twee essentiële punten: het openstellen van openbaredienstcontracten voor concurrentie betekent niet het einde van de openbare spoorwegdienst of de privatisering van de NMBS. Integendeel, het is een kans voor zowel de overheid als 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.

Tegelijkertijd ben ik van plan om samen met de regering de nodige maatregelen te treffen om de NMBS voor te bereiden op de concurrentie in een geliberaliseerde markt. Deze maatregelen zullen uiteraard besproken worden

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, c'est-à-dire par “attribution directe”, n'est plus possible en l'occurrence compte tenu de la réglementation européenne qui s'applique. 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 limité 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.

En 2026, sur base d'une première analyse du SPF Mobilité et Transports lancée en 2025 qui s'appuie sur les études déjà réalisées et qui met en lumière les options qui répondront le mieux aux spécificités et besoins du service public de transport ferroviaire en Belgique à l'horizon 2040, j'entends initier un débat politique au niveau de la Chambre avec pour objectif de pouvoir, à l'issue de ce débat et compte tenu de ses enseignements, établir un calendrier précis des réformes à entreprendre pour assurer la pérennisation du service public au-delà de 2032, dans le nouvel environnement réglementaire européen, soit au terme du contrat actuel de la SNCB.

Je tiens à cet égard 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 également 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.

En parallèle, 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

in een tripartiete werkgroep op die ik heb opgericht en waarin de drie betrokken bedrijven, de vakbonden en ikzelf en leden van mijn beleidscollegium zetelen.

NMBS is de grootste grondbezitter van ons land. In dat opzicht kan het optimaliseren van het vastgoedbeheer van het overheidsbedrijf een strategische hefboom zijn om de algemene prestaties van de spoorwegsector te verbeteren. In dit verband wil ik in goede samenwerking met de NMBS de aanzet geven tot een debat over de wijze waarop deze optimalisatie kan worden doorgevoerd en nagaan of het wenselijk is om hier dieper op in te gaan en welke doelstellingen we nastreven. De dialoog met de lokale overheden, zowel vanuit NMBS als vanuit Infrabel, is en blijft essentieel, zowel wat betreft de inrichting van de omgeving van de stations als wat betreft de valorisatie en herbestemming van gebouwen en terreinen die hun spoorwegfunctie hebben verloren.

Deze mogelijkheid zal worden onderzocht om het potentieel en de voorwaarden voor de uitvoering ervan te evalueren in het kader van een verantwoordelijke en efficiënte transformatie.

Een modernisering van de strategie van de human resources

De modernisering van het HR-beleid in de openbare spoorwegondernemingen is nu een feit. Na goedkeuring door de Ministerraad van 23 december 2025 start de regering met de uitvoering van de wettelijke bepalingen om het HR-kader aan te passen aan de uitdagingen van de sector, in overeenstemming met het regeerakkoord en de Europese vereisten.

Deze hervorming vormt een essentiële hefboom om de transformaties in de sector te begeleiden, met name met het oog op het openstellen van het nationale personenvervoer voor concurrentie tegen 2032, in overeenstemming met de Europese vereisten. Het is de bedoeling om de prestaties van de openbare dienstverlening te behouden en tegelijkertijd het concurrentievermogen van de Belgische spoorwegondernemingen te waarborgen.

De goedgekeurde principes zijn gebaseerd op de volgende elementen:

- het lanceren van een studie naar de wenselijkheid om HR Rail als enige juridische werkgever te behouden, die garant staat voor het statuut, het loon en de sociale dialoog, wetende dat HR Rail een belangrijke rol zal moeten spelen bij de liberalisering van de markt;

- de overdracht van de operationele HR-bevoegdheden (werving, selectie, opleiding, besluitvorming) aan de

au sein d'un groupe de travail tripartite que j'ai constitué et qui comprend les trois entreprises concernées, les organisations syndicales et moi-même et des membres de ma cellule stratégique.

La SNCB est le plus grand propriétaire foncier de notre pays. À cet égard, optimiser la gestion immobilière de l'entreprise publique pourrait représenter un levier stratégique pour renforcer la performance globale du secteur ferroviaire. À ce titre, je souhaite lancer une réflexion en bonne collaboration avec la SNCB sur les modalités de mises en œuvre de cette optimisation et identifier l'opportunité de s'y pencher plus largement ainsi que les finalités recherchées. Le dialogue avec les autorités locales, tant dans le chef de la SNCB que d'Infrabel, est et restera essentiel tant en ce qui concerne l'aménagement des abords des gares que pour la valorisation et la réaffectation des bâtiments et terrains ayant perdu leur vocation ferroviaire.

Cette piste fera l'objet d'une étude, afin d'en évaluer le potentiel et les conditions de mise en œuvre dans une logique de transformation responsable et efficiente.

Une modernisation de la stratégie des ressources humaines

La modernisation de la stratégie RH dans les entreprises publiques ferroviaires est désormais une réalité. Après son approbation par le Conseil des ministres du 23 décembre 2025, le gouvernement engage la mise en œuvre des dispositions législatives visant à adapter le cadre RH aux défis du secteur, conformément à l'accord de gouvernement et aux exigences européennes.

Cette réforme constitue un levier essentiel pour accompagner les transformations du secteur, en particulier dans la perspective de l'ouverture à la concurrence du transport national de voyageurs à l'horizon 2032. Elle vise à préserver la performance du service public tout en garantissant la compétitivité des entreprises ferroviaires belges.

Les principes approuvés reposent sur les éléments suivants:

- le lancement d'une étude relative à l'opportunité de maintenir HR Rail comme employeur juridique unique, garant du statut, de la paie et du dialogue social, sachant qu'HR Rail devra être un acteur important pour soutenir la libéralisation du marché;

- le transfert des compétences opérationnelles RH (recrutement, sélection, formation, gestion décisionnelle)

NMBS en Infrabel, met terbeschikkingstelling van het betrokken personeel vanaf 1 januari 2027;

— contractualisering van de aanwervingen vanaf 1 juni 2026 voor nieuwe werknemers, met behoud van de verworven rechten van het bestaande personeel;

— invoering van een escalatiemechanisme om blokkades in de Nationale Paritaire Commissie te voorkomen en de mogelijkheid te garanderen om maatregelen te nemen die onmisbaar zijn voor de performantie van de sector.

Deze maatregelen weerspiegelen de wil van de regering om flexibiliteit en duurzame sociale bescherming met elkaar te verzoenen. Ze zullen de bedrijven in staat stellen over de nodige middelen te beschikken om te voldoen aan de eisen op het gebied van productiviteit, kostenbeheersing en kwaliteit van de dienstverlening, met naleving van de rechten van de werknemers.

Ten slotte past deze hervorming, in overeenstemming met de filosofie van het regeerakkoord, in een perspectief van gedeelde verantwoordelijkheid: de periode na 2032 voorbereiden, de continuïteit van de openbare dienstverlening waarborgen en het concurrentievermogen versterken van het Belgische spoor in een geliberaliseerde markt. In 2026 zal ik de door de regering goedgekeurde wetswijzigingen uitvoeren.

Op langere termijn wil ik de dialoog met bedrijven en vakbonden voortzetten in een geest van gedeelde verantwoordelijkheid. Het is essentieel dat bedrijven kunnen rekenen op bekwaam en gemotiveerd personeel en dat de werknemers duidelijke garanties krijgen in een context van verandering.

De interne cohesie van de spoorwegfamilie blijft een prioriteit. Deze moet worden versterkt om de uitdagingen van morgen aan te gaan, met respect voor de werknemers en de reizigers.

Tot slot ziet de regering erop toe dat het stakingsrecht wordt verzoend met de continuïteit van de openbare dienstverlening van het spoor. De wet van 29 november 2017 betreffende de zogenaamde “alternatieve” dienstverlening moet worden nageleefd, met name via de verplichting tot intentieverklaring vóór een staking. Overeenkomstig het regeerakkoord moet op het hele netwerk een aangepast vervoersaanbod worden gegarandeerd, zonder dat er een beroep wordt gedaan op vordering, maar rekening houdend met het beschikbare personeel. Ik heb de NMBS en Infrabel gevraagd om

vers la SNCB et Infrabel, avec mise à disposition du personnel concerné dès le 1^{er} janvier 2027;

— contractualisation des recrutements à partir du 1^{er} juin 2026 pour les nouveaux recrutés, en préservant les droits acquis du personnel en place;

— introduction d’un mécanisme d’escalation pour éviter les blocages en Commission Paritaire Nationale et garantir la capacité d’adopter des mesures indispensables à la performance du secteur.

Ces mesures traduisent la volonté du gouvernement de concilier flexibilité et protection sociale durable. Elles permettront aux entreprises de disposer des ressources nécessaires pour répondre aux impératifs de productivité, de maîtrise des coûts et de qualité de service, tout en respectant les droits des travailleurs.

Enfin, conformément à la philosophie de l’accord de gouvernement, cette réforme s’inscrit dans une perspective de responsabilité partagée: préparer l’après-2032, garantir la continuité du service public et renforcer la compétitivité du rail belge dans un marché libéralisé. En 2026, je poursuivrai la mise en œuvre des modifications législatives telles qu’approuvées par le gouvernement.

À plus long terme, j’entends poursuivre le dialogue avec les entreprises et les organisations syndicales, dans un esprit de responsabilité partagée. Il est essentiel que les entreprises puissent compter sur du personnel compétent et motivé, et que les travailleurs disposent de garanties claires dans un contexte de changement.

La cohésion interne de la famille ferroviaire reste une priorité. Elle doit être renforcée pour relever les défis de demain, dans le respect des travailleurs et des usagers.

Enfin, le gouvernement veille à concilier le droit de grève avec la continuité du service public ferroviaire. La loi du 29 novembre 2017 sur le service dit “alternatif” doit être respectée, notamment via l’obligation de déclaration d’intention avant une grève. Conformément à l’accord de gouvernement, une offre de transport adaptée doit être assurée sur l’ensemble du réseau, sans recourir à la réquisition, mais en tenant compte du personnel disponible. J’ai demandé à la SNCB et à Infrabel qu’une évaluation de l’efficacité de ce service garanti soit réalisée début 2026. Cette analyse portera sur l’impact concret

begin 2026 een evaluatie uit te voeren van de doeltreffendheid van deze gewaarborgde dienstverlening. Deze analyse zal betrekking hebben op de concrete impact voor de reizigers en op mogelijke verbeteringen, binnen de naleving van de sociale dialoog.

Een gericht, rationeel en samenhangend investeringsbeleid

Elk jaar wordt er beslist over aanzienlijke investeringen in het spoorwegsysteem om de doelstellingen van de federale regering te behalen. Deze investeringen dragen bij tot het bereiken van doelstelling nr. 9.1 van de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen (SDG's) met betrekking tot een hoogwaardige, betrouwbare, duurzame en veerkrachtige infrastructuur.

Ik zal er in het bijzonder op toezien dat de geïnvesteerde bedragen zo rationeel mogelijk worden besteed. 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 exploitatie van de spoordiensten te garanderen. Er is geen sprake van om de ontmanteling van spoorlijnen voor te bereiden!

In maart 2025 werd ik geïnformeerd over het bestaan van een geïdentificeerde meerkost van 308,4 miljoen euro voor de voltooiing van het GEN-project dat is opgenomen in het meerjarig strategisch investeringsplan (MSIP). We moesten vaststellen dat de Arizona-regering de derde regering is die kennis neemt van een budgettaire extra kost (na de Zweedse coalitie en het "deugdzame miljard", Vivaldi en de extra kosten van "204,6 miljoen euro"). Nadat ik een eerste toelichting had gevraagd en gekregen, gelet op de onzekerheden, de noodzaak om de voor het spoorwegsysteem bestemde overheidsmiddelen onder controle te houden, en om te weten te komen welke garanties Infrabel kan bieden met betrekking tot de goede afloop van het GEN-project en het beheer van de kosten, heb ik op 30 april 2025 aan de Ministerraad voorgesteld om een auditopdracht toe te vertrouwen aan het Interfederaal Korps van de Inspectie van Financiën. Het is in het belang van iedereen dat de analytische boekhouding van TUC RAIL en van Infrabel, evenals de evolutie van de kosten volledig transparant zijn. Dit zal ervoor zorgen dat overheidsmiddelen op een weloverwogen manier worden besteed, binnen de naleving van de beginselen van goed bestuur en verantwoordelijkheid. Het eindrapport van deze audit zal tegen eind september 2026 beschikbaar zijn en ik zal de conclusies zeker delen met de regeringpartners en met het Parlement.

Een langetermijnvisie is essentieel in de spoorwegsector, die wordt gekenmerkt door een bijzonder lang tijdsaspect. Het is ook essentieel om de horizon te

pour les voyageurs et les pistes d'amélioration, dans le respect du dialogue social.

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 fédéral. Ces investissements contribuent à atteindre la cible n° 9.1 des objectifs de développements durables (ODD) relatifs à une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente.

Je serai particulièrement attentif à ce que les sommes investies soient dépensées de la manière la plus rationnelle possible. 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 d'exploitation des services ferroviaires. Il n'est en effet pas question de préparer le démantèlement de lignes de chemin de fer!

J'ai été informé en mars 2025 de l'existence d'un surcoût identifié de 308,4 millions euros courants pour la finalisation du projet RER prévu dans le plan stratégique pluriannuel d'investissement (PSPI). Force a été de constater que le gouvernement de l'Arizona est le 3^e gouvernement à prendre connaissance d'un surcoût budgétaire (après la coalition de la Suédoise et le "milliard vertueux"; et la Vivaldi et le surcoût de "204,6 millions euros"). Après avoir demandé et obtenu des premières explications, au vu des incertitudes, de la nécessité de maintenir les fonds publics dédiés au système ferroviaire sous contrôle, et soucieux de connaître le niveau de garantie qu'Infrabel est en situation d'apporter quant à la bonne fin du projet RER et à la maîtrise des coûts, j'ai proposé le 30 avril 2025 au Conseil des ministres de confier une mission d'audit au Corps Interfédéral de l'Inspection des Finances. Il est dans l'intérêt de tous que la comptabilité analytique de TUC RAIL et d'Infrabel ainsi que l'évolution des coûts soient totalement transparentes. Cela permettra de veiller à ce que les fonds publics soient dépensés de manière réfléchie, dans le respect des principes de bonne gouvernance et de responsabilité. Le rapport final de cet audit sera disponible d'ici la mi-septembre 2026 et je ne manquerai pas de partager les conclusions avec les partenaires du gouvernement et avec le Parlement.

Disposer d'une vision sur le long terme est essentiel dans le secteur ferroviaire, caractérisé par une temporalité particulièrement longue. Il est également essentiel

bepalen die moet worden bereikt om geleidelijk de verschillende mijlpalen te implementeren om het gestelde doel te bereiken. In het najaar van 2025 heeft de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer de studie over de toekomstige exploitatiemodellen van het net afgerond. Deze studie is een belangrijke eerste stap in een algemene herziening van het gewenste treinaanbod tot 2050. Ze biedt een antwoord op de verwachtingen van de stakeholders in de wereld van het spoor, niet alleen NMBS en Infrabel, maar ook de economische en sociale partners en de regionale actoren, die al jaren vragen om een visie op het spoor in België, een plan dat de ondernemingen in staat zou stellen hun strategieën, benaderingen en investeringen op elkaar af te stemmen. Net als in veel andere Europese landen integreert dit plan infrastructuur en exploitatie van de treinen, goederen- en reizigersverkeer, zowel nationaal als internationaal, over het hele spoorwegnet.

Deze studie moet resulteren in een streefdienstregeling op lange termijn, met realistische tussenstappen die rekening zullen houden met de capaciteit van het netwerk en met de te voorziene vraag van de reizigers. 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. In 2026 zal ik samen met mijn administratie bekijken welke maatregelen kunnen worden genomen om deze kwestie aan te pakken.

Een betere planning moet met name gebaseerd zijn op passende juridische instrumenten, in overeenstemming met het Europese recht, waarmee de capaciteitsbehoeften van de verschillende gebruikers van het netwerk kunnen worden gecoördineerd en toegang tot minimale capaciteit kan worden gegarandeerd die verenigbaar is met de exploitatieplannen voor de verschillende soorten verkeer.

Een betere planning van de exploitatie van het spoorwegnet, die stabiel is in de tijd, is ook een doorslaggevende factor voor het structureel optimaliseren van de aansluitingen en het verbeteren van de overstap tussen de spoorwegdiensten en het andere openbaar vervoer, zodat een echte dienstverlening van deur tot deur kan worden aangeboden. Ik zal samen met de exploitanten en de gewesten bekijken hoe hiervoor een passend bestuur kan worden ingevoerd.

de déterminer l'horizon à atteindre pour mettre peu à peu en œuvre les différents jalons pour atteindre l'objectif fixé. Le SPF Mobilité et Transports a achevé en automne 2025 une étude relative aux modèles d'exploitation futurs du réseau. Cette étude est un premier jalon important d'une réflexion globale sur l'offre de train souhaitée jusqu'à l'horizon 2050. Elle apporte une réponse aux attentes des parties prenantes 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 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 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 qui tiendront compte de la capacité du réseau et de la demande prévisible des voyageurs. 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 communs 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. En 2026, j'examinerai avec mon administration les mesures qui pourraient être prises pour donner suite à cette question.

Une meilleure planification devra notamment s'appuyer sur des instruments juridiques appropriés, dans le respect du droit européen, permettant de coordonner les besoins de capacité des différents utilisateurs du réseau et de garantir un accès à des capacités minimales compatibles avec les schémas d'exploitation retenus pour les différents types de trafic.

Une meilleure planification de l'exploitation du réseau ferroviaire, stable dans le temps, est également un facteur décisif pour optimiser de manière structurelle les correspondances et améliorer l'interconnexion entre les services ferroviaires et les autres transports publics, de sorte à offrir un service réellement de porte à porte. Je me pencherai avec les opérateurs et les régions sur la mise en place d'une gouvernance appropriée à cet effet.

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 goederen- en passagiersvervoer per spoor te ondersteunen, zal ik, met de steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en de medewerking van de overheidsbedrijven, ook trachten nieuwe Europese financieringsbronnen aan te boren, aangezien de Europese budgetten, aangezien de Europese budgetten van het interconnectiemechanisme in Europa bijna uitgeput zijn.

Er werd extra financiering aangevraagd en ontvangen in het kader van het programma “Europese Faciliteit voor herstel en veerkracht”. Ik hoop dat deze extra middelen kunnen worden besteed aan aanvullende toegankelijkheidsprojecten waarmee het masterplan voor toegankelijkheid kan worden versterkt door het aantal stations dat volledig toegankelijk is gemaakt te verhogen tegen het einde van de contracten met betrekking tot de ingevoerde ondersteuningsmaatregelen. Deze extra middelen zouden ook gedeeltelijk moeten kunnen worden gebruikt om de inzet van milieuvriendelijkere batterijtreinen mogelijk te maken, zoals vermeld in het bedrijfsplan van NMBS.

Ik zal ook het gebruik verdedigen van ETS-financiering (*European Emissions Trading System*) om spoorwegprojecten te financieren die worden uitgevoerd als onderdeel van het nationale energie- en klimaatplan, waarin ambitieuze doelen voor het reizigers- en goederenvervoer per spoor zijn vastgelegd. In het kader van de omzetting van de RED III-Richtlijn, die tot doel heeft de energietransitie naar hernieuwbare bronnen te versnellen, zal ik erop toezien dat de spoorwegsector wordt opgenomen in de te implementeren compensatiemechanismen, binnen de naleving van de regels inzake Staatssteun.

Nu de onderhandelingen over het volgende meerjarig financieel kader van de EU in volle gang zijn, zal ik op Europees niveau pleiten voor een ambitieuze begroting ter ondersteuning van de ontwikkeling van duurzame vervoerswijzen zoals het spoor.

Op basis van de eerste richtsnoeren voor de uitvoering van de verordening betreffende het trans-Europese vervoersnetwerk zal ik het overleg met de betrokken actoren voortzetten om de prioritaire investeringen te identificeren en, zoals ik hierboven al heb gezegd, de tussentijdse herziening van het performantiecontract van Infrabel voor te bereiden. Ik zal ook overleg voeren met de buurlanden om de uitvoeringskalenders op elkaar af te stemmen en zo de synergieën te versterken.

Je veillera 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 nouvelles sources de financements européens, dès lors que les budgets européens du mécanisme pour l'interconnexion en Europe sont quasi épuisés.

Des financements complémentaires ont été demandés et obtenus dans le cadre du programme “Facilité européenne pour la Reprise et la Résilience”. Je souhaite que ces moyens complémentaires puissent être affectés à des projets d'accessibilité supplémentaires permettant de renforcer le masterplan accessibilité en augmentant le nombre de gares rendues tout à fait accessibles à l'échéance des contrats au regard des dispositifs d'assistance mis en place. Ces moyens complémentaires devraient pouvoir être utilisés également en partie pour permettre le déploiement des trains à batterie, plus respectueux de l'environnement et comme mentionné dans le plan d'entreprise de la SNCB.

Je défendrai également le recours au financement ETS (*European Emissions Trading System*) pour financer les projets ferroviaires réalisés dans le cadre du Plan national énergie-climat, dans lequel des objectifs ambitieux ont été fixés pour le transport par rail de voyageurs et de marchandises. Dans le cadre de la transposition de la directive RED III visant à accélérer la transition énergétique vers des sources renouvelables, je serai attentif à défendre l'inclusion du secteur ferroviaire dans les mécanismes de compensation à mettre en œuvre, cela, dans le respect des règles en matière d'aides d'État.

Alors que les négociations sur le prochain cadre financier pluriannuel européen battent leur plein, je plaiderai sur la scène européenne en faveur d'un budget ambitieux pour soutenir le développement des modes de transport durables tel que le rail.

Sur la base des premières orientations concernant la mise en œuvre du règlement relatif au réseau transeuropéen de transport, je poursuivrai les concertations avec les acteurs concernés afin d'identifier les investissements prioritaires et, comme je l'ai dit plus haut, préparer la révision à mi-parcours du contrat de performance d'Infrabel. Je mènerai également des échanges avec les États voisins pour assurer une coordination des calendriers de mise en œuvre, et ainsi renforcer les synergies.

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 geëvolueerd. 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 vloeit ongetwijfeld ook een grotere eis van werknemers voort inzake de kwaliteit en flexibiliteit van de verplaatsingsketen om structureel 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 nemen we 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 ondersteunen. Bij de uitwerking van het volgende vervoersplan zal ik erop toezien dat de treindienst in gelijke tred hiermee evolueert:

- de basis versterken van een gecadanceerd kwalitatief aanbod in het hele land;
- 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 standaard inzake aanbod en amplitude te bereiken als in steden van vergelijkbare grootte elders in Europa;

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 structurellement 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 weekend. 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 du prochain plan de transport, à ce que l'offre de trains évolue à cette aune:

- renforcer le socle de base d'une offre cadencée de qualité sur l'ensemble du territoire;
- 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 de 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;

— 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 bepaalde verbindingen te documenteren en waar nodig oplossingen aan te reiken, ook al is het aantal tussenstops vaak stabiel gebleven en werden de infrastructuur en het rollend materieel gemoderniseerd. Het doel is ervoor te zorgen dat overheidsinvesteringen worden omgezet in tastbare verbeteringen van de dienstverlening voor de gebruikers.

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. In dit opzicht is het essentieel dat de NMBS blijft investeren in de bestelling van nieuw materieel om de groeiende verplaatsingsbehoeften op te vangen en te voldoen aan de productiedoelstellingen die zijn vastgelegd in het openbaredienstcontract. Het resultaat van de lopende aanbestedingsprocedure voor nieuwe treinstellen is in dit opzicht van cruciaal belang, zowel vanuit industrieel als commercieel oogpunt, voor de verbetering van de klantervaring.

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. De intermodale werkgroep, waarin de NMBS en de drie regionale vervoersmaatschappijen vertegenwoordigd zijn, heeft zich over deze kwesties gebogen. Zij zal dit blijven doen om de complementariteit in de openbaarvervoersketen concreet te ontwikkelen.

De verschillende principes die hier worden uiteengezet, in combinatie met de doelstellingen die in het openbaredienstcontract zijn vastgelegd met betrekking tot de groei van het aantal reizigers, zullen de leidraad vormen voor het nieuwe vervoersplan van NMBS voor de periode 2026-2029. Ik zal NMBS bovendien vragen om enerzijds bij de opstelling van het driejarig vervoersplan een zo breed mogelijk overleg op te starten met de bevoegde regionale overheden en hun vervoersoperatoren, en anderzijds een jaarlijks opvolgingsproces (ten aanzien van de regionale entiteiten) in te voeren voor de projecten die in het kader van het vervoersplan worden gerealiseerd. Ik zal ervoor zorgen dat het belang van de betrokkenheid van regionale entiteiten bij de goedkeuring van het vervoersplan 2026-2029 door de Ministerraad

— 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 certaines relations, alors même que le nombre d'arrêts intermédiaires est souvent resté stable 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. Il est à cet égard essentiel que la SNCB continue d'investir dans la commande de nouveaux matériels afin d'absorber les besoins croissants de déplacement et de répondre aux objectifs de production fixés dans le contrat de service public. L'aboutissement de la procédure d'achat actuellement en cours pour de nouvelles automotrices revêt de ce point de vue une importance capitale, tant d'un point de vue industriel que commercial pour l'amélioration de l'expérience-client.

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. Le groupe de travail intermodal qui regroupe la SNCB et les trois opérateurs de transport régionaux s'est saisi de ces questions. Il continuera à le faire pour développer concrètement la complémentarité dans la chaîne de transport public.

Les différents principes énoncés ici, combinés aux objectifs repris au contrat de service public en termes de croissance des voyageurs guideront le nouveau plan de transport de la SNCB pour la période 2026-2029. Je demanderai en outre à la SNCB, d'une part, d'entamer une concertation aussi large que possible avec les autorités régionales compétentes et leurs opérateurs de transport lors de l'élaboration du plan de transport triennal et, d'autre part, de mettre en place un processus de suivi annuel (vis-à-vis des entités régionales) pour les projets réalisés dans le cadre du plan de transport. Je veillerai à ce que l'importance de l'implication des entités régionales dans l'approbation du plan de transport 2026-2029 par le Conseil des ministres soit soulignée. De manière réciproque, il est indispensable pour

wordt benadrukt. Om de intermodaliteit te verbeteren, is het van essentieel belang dat regionale overheden en operatoren hun dienstenaanbod en producten ontwikkelen op basis van het spoorwegaanbod, dat als structurerende factor fungeert, en dit aanbod aanvullen.

Het doel is om te komen tot een nieuw vervoersplan dat resoluut in dienst staat van de vraag, teneinde het potentieel van het aanbod dat jaar na jaar door de NMBS zal worden uitgerold, zo aantrekkelijk mogelijk te maken.

Betere coördinatie en multimodaliteit om het spoor toegankelijk te maken voor iedereen

De bevolking verwacht dat de verplaatsingsketen soepel, op georganiseerde wijze en zonder strubbelingen verloopt, ongeacht de institutionele verdeling van de bevoegdheden. Tal van nieuwe spelers willen ook nieuwe mobiliteitsdiensten aanbieden. Het is belangrijk dat alle reizigers kunnen beschikken over vlotte, betrouwbare en toegankelijke informatie om de toegang tot duurzame mobiliteit te verbeteren.

Ik zal de dialoog met de vele stakeholders op het vlak van mobiliteitsbeleid voortzetten om vervolgens samen te werken aan een betere mobiliteit, over de grenzen van privé en publiek en tussen instellingen heen. In dit verband zal ik de uitwisselingen binnen de Interministeriële Commissie van de ministers van Mobiliteit tussen de federale overheid en de gewesten blijven versterken om synergieën te creëren en bij te dragen tot het zoveel mogelijk wegnemen van belemmeringen voor een mobiliteit waarin de verschillende vervoerswijzen elkaar aanvullen.

Ik ben van plan om onze krachten te bundelen, in nauwe samenwerking met de openbaarvervoersbedrijven, om een aantrekkelijk intermodaal productaanbod te ontwikkelen en te implementeren via een gemeenschappelijke ticketingoplossing van het type “pay as you go” en een zo veel mogelijk geharmoniseerde tariefstructuur, naar het voorbeeld van wat in veel Europese landen gebeurt.

In dit verband kunnen Europese initiatieven een belangrijke hefboom zijn, zowel op het gebied van het spoorvervoer als op intermodaal niveau. Wanneer het initiatief van de Europese Commissie betreffende een verordening inzake reserveringen en digitale ticketing wordt gepubliceerd, ben ik van plan dit initiatief te steunen om echte vooruitgang te boeken en er tegelijkertijd voor te zorgen dat België een evenwicht kan vinden tussen de legitieme verwachtingen van de reizigers en de commerciële behoeften van de spoorwegmaatschappijen en de ticketverkopers.

améliorer l'intermodalité que les autorités et opérateurs régionaux élaborent l'offre de services et de produits en s'appuyant sur la base structurante que constitue l'offre ferroviaire et en la complétant.

L'objectif est d'aboutir à un nouveau plan de transport résolument au service de la demande, afin de maximiser le potentiel d'attractivité de l'offre qui sera déployée année après année par la SNCB.

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

La population attend que la chaîne de déplacement soit fluide et organisée de manière efficace et sans heurts, quelle que soit la répartition institutionnelle des compétences. De nombreux nouveaux acteurs sont également désireux d'offrir de nouveaux services de mobilité. Il est important que tous les usagers puissent bénéficier d'une information fluide, fiable et accessible en vue de renforcer l'accès à la mobilité durable.

Je poursuivrai le dialogue avec les multiples parties prenantes des politiques de mobilité en vue de collaborer ensuite à une meilleure mobilité, au-delà des frontières entre privé et public et entre institutions. À cet égard, je continuerai à renforcer les échanges au sein de la Commission interministérielle des ministres de la 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.

J'entends concentrer nos forces, en étroite collaboration avec les opérateurs de transport public, pour concevoir et mettre en œuvre une offre de produits intermodale attractive via une solution billettique commune de type “pay as you go” et une structure tarifaire harmonisée au maximum, à l'instar de ce qui se fait dans de nombreux pays européens.

À cet égard, les initiatives européennes peuvent être des leviers importants, qu'il s'agisse des initiatives au niveau ferroviaire ou également intermodal. Lorsque l'initiative de la Commission européenne concernant un Règlement sur la Réservation et la Billetterie Numérique Unique sera publié, j'entends soutenir cette initiative pour obtenir de vraies avancées tout en veillant à ce que la Belgique puisse faire valoir un équilibre entre les attentes légitimes des voyageurs et les besoins commerciaux des opérateurs ferroviaires et des vendeurs de billets.

Veilig parkeren in de buurt van stations en het gemak waarmee (gedeelde) fietsen in de trein kunnen worden vervoerd (voor woon-werkverkeer, maar ook voor recreatieve doeleinden) zijn ook belangrijke factoren. In het kader van haar meerjareninvesteringsplan blijft NMBS dus inzetten op beveiligde fietsenstallingen om het gecombineerd vervoer te stimuleren. De financiële toegankelijkheid van deze parkings speelt eveneens een belangrijke rol hierin. Daarnaast moet er verder worden gewerkt aan de uitbreiding van het aantal fietsplaatsen in treinen zonder dat dit ten koste gaat van het aantal zitplaatsen, en aan de uitbreiding van het aantal beschikbare deelfietsen in stations (samen met partners). Het doel is om nieuwe parkeerplaatsen voor fietsen en voor auto's te creëren, om tegen het einde van 2026 een totaal van respectievelijk 135.500 fietsparkeerplaatsen en 76.200 autoparkeerplaatsen te bereiken, zoals het MIP en het openbaredienstcontract van NMBS voorzien. Deze multimodale aanpak van de stations van morgen leeft het STOP-principe na dat de NMBS nastreeft om de modal shift te stimuleren, in overeenstemming met haar openbaredienstcontract. De combinatie fiets/trein moet ook worden versterkt door middel van acties die zullen worden opgenomen in het plan Be Cyclist 2.0 dat begin 2026 aan de regering zal worden voorgesteld.

Zoals ik in mijn inleiding al vermeldde, is het openbaar vervoer van iedereen en moet het voor iedereen toegankelijk zijn. In overeenstemming met het openbaredienstcontract zal ik dus de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (stations, perrons, wagons) en de intermodale toegankelijkheid blijven bevorderen, met prioriteit voor de stations die het grootste aantal personen met beperkte mobiliteit bereiken. Gezien de langetermijnvisie op autonome toegankelijkheid, ontwikkeld door NMBS en Infrabel, zal ik samen met alle stakeholders werken aan het vaststellen van prioriteiten en quick wins om een toegankelijke route voor personen met beperkte mobiliteit te garanderen. Bovendien zal ik er, in samenwerking met mijn administratie, voor zorgen dat het informatie- en dialoogplatform "Toegankelijkheid" – dat de NMBS en Infrabel in contact brengt met organisaties en de NHRPH die zich bezighouden met het thema toegankelijkheid – regelmatig bijeenkomt. Dit platform speelt een cruciale rol in de verbetering van de algemene toegankelijkheid van het Belgische spoorwegnetwerk. Dankzij de samenwerking met verschillende organisaties en het verzamelen van commentaren van de gebruikers draagt dit bij tot een systeem van meer inclusieve mobiliteit. Het doel is om het aantal onafhankelijk toegankelijke stations tegen het einde van het jaar 2026 te verhogen tot 146, dat wil zeggen 14 stations meer dan eind 2025.

Le stationnement sécurisé à proximité des gares et la facilité avec laquelle les vélos (partagés) peuvent être transportés dans le train (pour les trajets domicile-travail, mais aussi pour les loisirs) sont également des éléments importants. Dans le cadre de son plan d'investissement pluriannuel, la SNCB continue donc à miser sur des parkings à vélos sécurisés afin d'encourager le transport combiné. L'accessibilité financière de ces parkings joue également un rôle important à cet égard. En outre, il faut continuer à travailler à l'augmentation du nombre de places pour les vélos dans les trains sans réduire le nombre de places assises, ainsi qu'à l'augmentation du nombre de vélos partagés disponibles dans les gares (avec des partenaires). L'objectif est de créer de nouvelles places de parking pour les vélos et de nouveaux emplacements de parking pour les autos, pour atteindre respectivement un objectif total de 135.500 places vélos et de 76.200 places autos d'ici la fin de l'année 2026, comme le prévoient le PPI et le contrat de service public de la SNCB. Cette approche multimodale des gares de demain respectent le principe STOP que la SNCB s'efforce de mettre en œuvre pour encourager le shift modal conformément à son contrat de service public. La combinaison vélo/train doit être également renforcée à partir d'actions qui seront reprises dans le plan Be Cyclist 2.0 qui sera présenté au gouvernement début 2026.

Comme je le mentionnais en introduction, les transports publics sont la propriété de tous et doivent être accessibles à tous. Conformément au contrat de service public, 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. Considérant la vision à long terme sur l'accessibilité autonome développée par la SNCB et Infrabel, je travaillerai avec l'ensemble des parties prenantes à définir les priorités ainsi que les quick-wins permettant d'assurer un cheminement accessible pour les personnes à mobilité réduite. De plus, en collaboration avec mon administration, je ferai en sorte que la plateforme d'information et de dialogue "Accessibilité" – qui met en relation la SNCB et Infrabel avec les organisations et le CSNPH qui travaillent sur le thème de l'accessibilité – se réunisse régulièrement. Cette plateforme joue un rôle crucial dans l'amélioration de l'accessibilité globale du réseau ferroviaire belge. Grâce à la collaboration avec diverses organisations et à la collecte des commentaires des utilisateurs, elle contribue à un système de mobilité plus inclusif. L'objectif sera de porter le nombre de gares accessibles de manière autonome à 146 d'ici la fin de l'année 2026, soit 14 gares de plus par rapport à l'objectif fixé à la fin 2025.

De assistentie in stations voor personen met beperkte mobiliteit zal verder worden uitgebreid en geoptimaliseerd (met name door de reserveringstermijn te verkorten). De NMBS stelt alles in het werk om de hulp zo goed mogelijk geografisch te spreiden. Dat is een legitieme verwachting van personen met beperkte mobiliteit en ik hoop dat we toegankelijke stations kunnen combineren met adequate hulp, afhankelijk van de situatie ter plaatse.

DE KEUZE VOOR GOEDERENVERVOER PER SPOOR BEVORDEREN

Stand van zaken bij de uitvoering van het Goederenplan en actiedoelstellingen voor 2026

De acties van het Goederenplan vorderen gestaag. Ik herinner eraan dat meer dan de helft van de acties van het plan gebaseerd zijn op de uitvoering van het performantiecontract van Infrabel.

De studie over de evolutie van de exploitatiemodellen van het netwerk op lange werd dit najaar afgerond en wordt momenteel door mijn diensten onderzocht. Naast deze studie zet Infrabel zich actief in voor de ontwikkeling van infrastructuur die geschikt is voor lange treinen. Ik stel in dit verband een voortdurende groei vast van het aantal treinen van 740 meter sinds 2020 – een teken dat de investeringen vruchten beginnen af te werpen.

Het beheer van spoorbundels en aansluitingen blijft een strategische prioriteit, aangezien de kosten voor de exploitatie van terminalfaciliteiten een aanzienlijk deel van de totale kosten van het goederenvervoer per spoor uitmaken. Deze infrastructuur is een troef voor de aantrekkelijkheid van bedrijven. Het beheer van de aansluitingen door Infrabel is geregeld in aansluitingscontracten, en de modaliteiten voor het stilleggen van niet-geëxploiteerde installaties (met name in de haventerminals) spelen ook een belangrijke rol in het versterken van de modal shift, wat bijdraagt tot het ontlasten van de wegen en het concurrentievermogen van de Belgische havens.

Infrabel heeft teams opgericht die zich bezighouden met de uitdagingen van het goederenvervoer per spoor en de exploitatie van de terminalinstallaties. De indicatoren wijzen op een verbetering van de perceptie van de klanten, wat bemoedigend is. Bovendien boekt Infrabel vooruitgang met zijn project voor de overname van het rangeerterrein van Antwerpen-Noord, met als doel om tegen 2027 een neutraal beheer te garanderen. Ik zal erop toezien dat dit project binnen de gestelde termijn

En ce qui concerne l'assistance dans les gares pour les personnes à mobilité réduite, celle-ci sera encore étendue et optimisée (notamment par la réduction du délai de réservation). La SNCB met tout en œuvre pour assurer la meilleure répartition géographique possible de l'assistance. C'est une attente légitime des personnes à mobilité réduite, je souhaite qu'on puisse faire coïncider des gares accessibles avec une assistance adéquate en fonction des situations de terrain.

PROMOUVOIR LE CHOIX DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR RAIL

État des lieux de la mise en œuvre du Plan marchandises et objectifs d'actions pour 2026

Les actions du Plan Marchandises avancent à bon rythme. Je rappelle que plus de la moitié des actions du plan reposent sur l'exécution du contrat de performance d'Infrabel.

L'étude sur l'évolution à long terme des modèles d'exploitation du réseau a été finalisée cet automne et est en cours d'examen par mes services. À côté de cette étude, Infrabel poursuit activement le développement des infrastructures adaptées aux trains longs. Je constate à ce titre une croissance continue du nombre de trains de 740 mètres depuis 2020 – un signe que les investissements commencent à porter leurs fruits.

La gestion des faisceaux et des raccordements reste une priorité stratégique, car les coûts liés aux opérations dans les installations terminales représentent une part significative du coût total du transport ferroviaire de marchandises. Ces infrastructures constituent un levier d'attractivité pour les entreprises. La gestion des raccordements par Infrabel fait l'objet de contrats de raccordement, et les modalités de mise en veille des installations non exploitées (notamment dans les terminaux portuaires) jouent également un rôle clé dans le renforcement du transfert modal, contribuant à la décongestion des routes et à la compétitivité des ports belges.

Infrabel a mis en place des équipes dédiées aux enjeux du fret ferroviaire et à l'exploitation des installations terminales. Les indicateurs montrent une amélioration de la perception des clients, ce qui est encourageant. Par ailleurs, Infrabel progresse sur son projet de reprise de la bosse de triage d'Anvers-Nord, avec pour objectif d'en garantir la neutralité de gestion d'ici 2027. Je veillerai à ce que ce projet aboutisse dans les délais et j'attendrai d'Infrabel de gérer au mieux les coûts de fonctionnement

wordt voltooid en ik verwacht van Infrabel dat het de werkingskosten zo goed mogelijk beheert, zodat de gehanteerde tarieven lager kunnen zijn dan diegene die de industrie momenteel betaalt.

De Europese verordening inzake het gebruik van capaciteit, waarover momenteel op Europees niveau wordt onderhandeld, zal een directe impact hebben op het beheer van de prioriteiten voor het treinverkeer. Het juridische en modelleringswerk dat in het kader van het Goederenplan wordt verricht, zal van groot belang zijn om deze overgang te begeleiden.

Wat de steunmaatregelen voor de sector betreft, is mijn administratie nauw betrokken geweest bij de besprekingen over het nieuwe Europese kader voor Staatssteun, dat van essentieel belang is om de modal shift te stimuleren en de sector te ondersteunen. Dit kader zal naar verwachting begin 2026 worden gepubliceerd en meer duidelijkheid bieden over de toekomstige steunmaatregelen voor bedrijven.

Ten slotte worden er, gelet op het tekort aan gekwalificeerd personeel en op de opleidingskosten, overleg gepleegd met de regionale autoriteiten om de opleiding van treinbestuurders te vergemakkelijken en de kosten ervan te verlagen. Er vinden ook gesprekken plaats in het kader van de interministeriële conferentie mobiliteit met mijn regionale collega's. Ik ben ervan overtuigd dat de industriële actoren, die betrokken zijn bij het Gebruikerscomité en toezien op de goede uitvoering van het Goederenplan, zullen weten te profiteren van alle lopende ontwikkelingen om nieuwe initiatieven te stimuleren en de dynamiek van de sector te versterken. In 2026 zal ik, in overleg met het gebruikerscomité, beoordelen of het Goederenplan moet worden bijgewerkt om rekening te houden met de uitgevoerde acties en de veranderingen in het Europese regelgevingskader.

Oprichting van het Raadgevend Comité voor het Goederenvervoer per Spoor; behandeling van de kandidaturen en benoeming van de leden

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 om het Raadgevend Comité voor het goederenvervoer per spoor (RCGS) op te richten. Nu de wet is gepubliceerd, moeten er verschillende uitvoeringsbesluiten worden genomen, die in het eerste kwartaal van 2026 zullen worden opgesteld. Dankzij een dergelijk platform voor uitwisseling tussen logistieke actoren kunnen we alle mogelijkheden blijven onderzoeken om de reglementaire obstakels voor de modal shift weg te nemen en het vervoer per spoor aantrekkelijker te maken.

de sorte que les tarifs pratiqués pourront être inférieur à ceux payés actuellement par l'industrie.

Le règlement européen relatif à l'utilisation des capacités, en cours de négociation au niveau européen, aura un impact direct sur la gestion des priorités de circulation des trains. Les travaux juridiques et de modélisation réalisés dans le cadre du Plan Marchandises seront précieux pour accompagner cette transition.

Concernant les mesures de soutien au secteur, mon administration s'est fortement impliquée dans les discussions sur le nouveau cadre européen des aides d'État, essentiel pour encourager le report modal et soutenir le secteur. Ce cadre devrait être publié début 2026 et offrir une meilleure visibilité sur les futurs dispositifs d'aide aux entreprises.

Enfin, face à la pénurie de personnel qualifié et aux coûts des formations, des concertations sont en cours avec les autorités régionales pour faciliter la formation des conducteurs de train et en réduire le coût. Des échanges sont également en cours dans le cadre de la conférence interministérielle sur la mobilité avec mes collègues régionaux. Je suis convaincu que les acteurs industriels, engagés dans le Comité des utilisateurs et assurant le suivi de la bonne exécution du Plan Marchandises, sauront capitaliser sur tous les développements en cours pour impulser de nouvelles initiatives et renforcer la dynamique du secteur. J'évaluerai en 2026, en concertation avec le comité des utilisateurs, la nécessité de mettre à jour le Plan Marchandises pour tenir compte des actions réalisées et des changements du cadre réglementaire européen.

Mise en place du Comité Consultatif du Fret Ferroviaire; traitement des candidatures et désignation des membres

Pour atteindre l'objectif de doublement des marchandises transportées par rail d'ici 2030, avec l'aide du SPF Mobilité et Transports, je compléterai le cadre légal nécessaire au bon fonctionnement du Comité Consultatif du Fret Ferroviaire (CCFF). Maintenant que la loi a été publiée, la prise de différents arrêtés réglementaires est nécessaire, ceux-ci seront élaborés durant le premier trimestre 2026. C'est grâce à une telle plateforme d'échanges entre acteurs de la logistique que nous pourrions continuer d'explorer toutes les pistes visant à lever les obstacles réglementaires au shift modal pour rendre plus attractif le choix du transport par rail.

Het vergemakkelijken van spoorwegactiviteiten in haven- en industriegebieden

Zoals ik al heb benadrukt, is het faciliteren van activiteiten in haven- en industriegebieden één van mijn prioriteiten, zowel vanwege de economische, als vanwege de milieuvoordelen. Gesteund door een sterke politieke wil van deze regering, ben ik verheugd over de toezegging van de verschillende stakeholders om zich aan te sluiten bij een werkgroep die zich inzet voor de erkenning van de haven van Antwerpen-Brugge als dienstverlenende instelling.

Deze werkgroep heeft tot taak de juridische en operationele voorwaarden te onderzoeken die een optimale exploitatie van het spoorvervoer mogelijk maken, met inachtneming van het Belgische en Europese wetgevend kader. Infrabel heeft zich ertoe verbonden om, dankzij de samenwerking van de verschillende stakeholders, het schema voor de exploitatie van het spoor voor de haven van Antwerpen-Brugge tegen 2028 klaar te hebben. Uiteraard zullen de werkzaamheden zich niet beperken tot Antwerpen, maar zullen ook andere havens en industriegebieden met hetzelfde doel tot optimalisatie worden geanalyseerd. Tegelijkertijd heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer een interne groep opgericht om deze werkzaamheden te begeleiden. Van mijn kant zal ik zorgen voor een kwartaalopvolging van de werkzaamheden om na te gaan of de planning wordt nageleefd en om mij te vergewissen van concrete vooruitgang. Ik ben me bewust van de omvang van de taak en zal alle stakeholders uitnodigen om op constructieve wijze deel te nemen aan de vergaderingen van de werkgroep van Infrabel. Het jaar 2026 belooft intensief te worden op het vlak van overleg, met als doel technische oplossingen te vinden die de rechtszekerheid bieden die nodig is voor elke investering.

Invoering van een subsidie voor spoorwegondernemingen

Het is duidelijk dat het goederenvervoer per spoor nog steeds niet op gelijke voet staat met het wegvervoer. Er blijven ondersteunende maatregelen nodig om het concurrentievermogen van het spoor te waarborgen in een wereld waarin de verschillende vervoerswijzen hun externe kosten niet op gelijke wijze internaliseren. Operatoren van het goederenvervoer per spoor genoten een verlaging van de infrastructuurheffing tot 31 december 2025. Gezien het belang van deze steunmechanisme om de doelstelling van een modal shift naar het spoor te bereiken, en rekening houdend met de recente goedkeuring van de verlenging van het steunmechanisme tot 31 december 2030, zal ik ervoor zorgen dat alle administratieve formaliteiten worden vervuld. Ik zal deze steun zeker melden aan de Europese Commissie als

Faciliter les opérations ferroviaires dans les zones portuaires et industrielles

Comme je l'ai déjà souligné, la facilitation des opérations dans les zones portuaires et industrielles constitue l'une de mes priorités, tant pour ses retombées économiques que pour ses bénéfices environnementaux. Soutenus par une volonté politique forte de ce gouvernement, je me réjouis de constater l'engagement des différentes parties prenantes à rejoindre un groupe de travail destiné à la reconnaissance du Port d'Anvers-Bruges comme une installation de service.

Ce groupe de travail est chargé d'examiner les conditions juridiques et opérationnelles permettant d'assurer une exploitation ferroviaire optimale, tout en respectant les cadres législatifs belge et européen. L'engagement d'Infrabel, grâce à la collaboration des différentes parties prenantes, est que le schéma d'exploitation ferroviaire au sein du Port d'Anvers-Bruges soit prêt d'ici 2028. Bien évidemment, les travaux ne se limiteront pas au périmètre d'Anvers, les autres ports et zones industrielles pourront également être analysés avec le même objectif d'optimisation. Parallèlement, le SPF Mobilité et Transports a constitué un groupe interne chargé d'accompagner ces travaux. Et pour ma part, j'assurerai la mise en place d'un suivi trimestriel des travaux afin de vérifier que le calendrier est respecté et de m'assurer de l'existence d'avancées concrètes. Conscient de l'ampleur de la tâche, j'inviterai l'ensemble des parties prenantes à participer de manière constructive aux réunions du groupe de travail d'Infrabel. L'année 2026 s'annonce intense en concertations, avec pour objectif d'aboutir à des solutions techniques et qui préservent la sécurité juridique nécessaire à tout investissement.

Mise en œuvre d'un subside aux entreprises ferroviaires

Force est de constater que par rapport à la route, le fret ferroviaire ne jouit pas encore d'un *level playing field*. Des mesures de soutien restent nécessaire pour assurer la compétitivité du rail dans un monde où les différents modes de transport n'assument pas de manière équivalente l'internalisation de leurs coûts externes. Les opérateurs ferroviaires de transport de marchandises bénéficiaient jusqu'au 31 décembre 2025 d'une réduction de la redevance d'infrastructure. Compte tenu dès lors de l'importance de ce mécanisme d'aide en vue d'atteindre l'objectif de report modal en faveur du rail, et tenant compte de la récente approbation de la prolongation du mécanisme de soutien jusqu'au 31 décembre 2030, je m'assurerai que toutes les formalités administratives seront remplies. Je ne manquerai pas

de verordening tot vrijstelling inzake staatssteun niet in de eerste weken van januari 2026 wordt gepubliceerd.

Staatssteun bij de Europese instanties verdedigen

Het is voor de welvaart van België van essentieel belang dat de industrie kan blijven rekenen op vrachtvervoerders die goederen vlot kunnen vervoeren binnen het land, tussen havens en buiten onze grenzen. De Ministerraad van 21 juli 2025 heeft een spoorwegoperator via haar aandeelhouder SFPIM een lening van 61 miljoen euro toegekend, waarmee hij de strategische rol van deze maatschappij voor de sector en het concurrentievermogen van het land erkent. Ik zal van mijn kant toezien op de opvolging van de kennisgeving van deze steun aan de Europese Commissie. Het signaal dat de regering heeft gegeven, is erg belangrijk voor de sector van het goederenvervoer per spoor. De industrie kan er zo op vertrouwen dat de Belgische Staat belang hecht aan vervoersoplossingen per spoor. Ik kan bedrijven alleen maar aanmoedigen om voor het spoor te kiezen, want het is een belangrijke hefboom voor de economische ontwikkeling van onze bedrijven die zich bekommeren om hun bijdrage aan duurzame ontwikkeling en tegelijkertijd onze veiligheid respecteren.

GOEDERENVERVOER PER SPOOR

Het promoten van goederenvervoer per spoor is een taak voor ons allemaal. Ik zal zelf zeker vaker terreinbezoeken organiseren om zo dicht mogelijk bij de mensen te staan die voor het spoor kunnen kiezen. Zoals ik al eerder heb aangehaald, werken we eraan om het spoor toegankelijker en goedkoper te maken, maar een groot deel van het succes van de maatregelen kan ook voortkomen uit schaalvoordelen die worden gegenereerd door een intensiever gebruik van het spoor.

De goede prestaties van het spoor zijn ook te danken aan een gezonde concurrentie tussen de spoorwegmaatschappijen, marktconforme tarieven en niet-discriminerende maatregelen. Om goede praktijken te garanderen, zal ik mijn collega Vanessa Matz zeker steunen in haar project om het Federaal Agentschap voor de Regulering van het Vervoer te versterken.

Ik zal de Europese samenwerking op het gebied van het spoorvervoer blijven aanmoedigen, met als doel meer en betere Europese (grensoverschrijdende) spoorverbindingen te realiseren, zowel voor het goederenvervoer als voor het personenvervoer. Ik zal de mogelijkheden

de notifier cette aide à la Commission européenne si le règlement d'exemption en matière d'aide d'État devait ne pas être publié dans les premières semaines du mois de janvier 2026.

Défendre auprès des instances européennes les dossiers d'aide d'état

Garantir à l'industrie, le maintien sur le territoire d'entreprises de fret capables de transporter les marchandises de manière fluide à l'intérieur du pays, entre les ports et à l'extérieur de nos frontières est essentiel au maintien de la prospérité de la Belgique. Le Conseil des ministres du 21 juillet 2025 a accordé à un opérateur ferroviaire un prêt de 61 millions d'euros par l'intermédiaire de son actionnaire SFPIM reconnaissant ainsi le rôle stratégique de cet opérateur pour le secteur et la compétitivité du pays. Je veillerai de mon côté au suivi de la notification de cette aide auprès de la Commission européenne. Le signal donné par le gouvernement est très important pour le secteur du transport de marchandises par rail. L'industrie peut ainsi avoir confiance en ce qui concerne l'importance donnée par l'État belge aux solutions de transports par rail. Je ne peux qu'encourager les entreprises à faire le choix du rail car c'est un levier majeur de déploiement économique pour nos entreprises soucieuse de leur contribution au développement durable et tout en étant respectueuse de notre sécurité à toutes et tous.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR RAIL

La promotion du transport de marchandises par rail est notre travail à toutes et tous. Pour ma part, je ne manquerai pas de multiplier les visites de terrain pour me trouver au plus proche des personnes qui peuvent faire le choix du rail. Comme je l'ai évoqué précédemment, nous travaillons à rendre le rail plus accessible et moins onéreux, mais une grande partie du succès des actions peut aussi provenir des économies d'échelles générées par un usage plus intensif du rail.

La bonne performance du rail est également liée à une bonne concurrence entre les opérateurs du rail et la pratique de tarifs conformes au marché ainsi qu'à des mesures non-discriminatoires. Pour garantir les bonnes pratiques, je ne manquerai pas de soutenir ma collègue Vanessa Matz dans son projet de renforcement de l'Agence fédérale de Régulation du Transport.

Je continuerai à encourager la coopération européenne dans le domaine du transport ferroviaire, dans le but d'obtenir des liaisons ferroviaires européennes (transfrontalières) plus nombreuses et de meilleure qualité, tant pour le transport de marchandises que pour

onderzoeken om de grensoverschrijdende spoorverbindingen te verbeteren en het bestaande spoorwegnet beter te benutten.

In deze context zal ik toezien op een nauwe coördinatie tussen onze respectieve infrastructuurbeheerders om het gebruik van de infrastructuur te optimaliseren, rekening houdend met de lopende projecten en de wijzigingen inzake reglementering die verwacht worden op Europees niveau inzake capaciteit. Ik zal de ontwikkeling van innovatieve en pragmatische oplossingen aanmoedigen, binnen de naleving van de geldende Europese regels, zodat reizigers zich geen zorgen hoeven te maken over het overschrijden van een grens, noch vanuit administratief oogpunt, noch wat betreft tarieven.

Een veilig, veerkrachtig en innovatief spoor

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

Maatschappelijke veiligheid en beveiliging

In samenwerking met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, NMBS en de regionale en lokale overheden verhogen we de veiligheid in en rond de stations. Ik besteed bijzondere aandacht aan het station Brussel-Zuid, waar nu een politiebureau operationeel is. Samen met mijn collega bevoegd voor Veiligheid zullen we de camerawet wijzigen om Securail-agenten en de treinbegeleiders de mogelijkheid te geven om bodycams dragen, waardoor de veiligheid op perrons en in stations kan worden versterkt.

Wat het station Brussel-Zuid betreft, zal ik blijven werken aan de renovatie van het gebouw en de omgeving van het station, om de voorwaarden van de veiligheid van de locatie structureel te verbeteren, en aan de uitwerking van gecoördineerde actieplannen die met de politie zijn afgestemd in het kader van de herziening van de omzendbrief van 15 april 2002.

Infrabel zal geleidelijk het actieplan met preventieve maatregelen tegen zelfmoorden uitvoeren. Infrabel zal gevoelige punten blijven identificeren, preventieve maatregelen nemen op zowel technisch vlak als op het gebied van sensibilisering, en instrumenten invoeren en overeenkomsten sluiten om doeltreffender te kunnen optreden. Deze overeenkomsten hebben met name betrekking op de samenwerking tussen Infrabel, NMBS, de hulpdiensten en de politie en het parket.

Helaas is de transportsector een doelwit bij uitstak voor mensen met slechte bedoelingen. Het is dus belangrijk om

le transport de personnes. J'étudierai les possibilités d'améliorer les liaisons ferroviaires transfrontalières et de valoriser le réseau ferroviaire existant.

Dans ce contexte, je veillerai à une coordination étroite entre nos gestionnaires d'infrastructure respectifs pour optimiser l'usage de l'infrastructure, compte tenu des projets en cours et des changements de réglementation attendus au niveau européen en matière de capacité. J'encouragerai le développement de solutions innovantes et pragmatiques, dans le respect des règles européennes en vigueur, afin que le voyageur n'ait pas à se soucier du franchissement d'une frontière, ni d'un point de vue administratif, ni en termes de tarifs.

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.

Sécurité sociétale et sûreté

En collaboration avec le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, la SNCB et les autorités régionales et locales, nous renforçons la sécurité dans et autour des gares. Je porte une attention particulière à la gare de Bruxelles-Midi, où un poste de police est désormais opérationnel. Avec mon collègue en charge de la Sécurité, nous modifierons la loi caméras afin de donner la possibilité aux agents de Securail, et aux accompagnateurs de trains, de porter des bodycams permettant ainsi de renforcer la sécurité sur les quais et dans les gares.

Concernant la gare de Bruxelles-Midi, je continuerai à œuvrer à la rénovation du cadre bâti de la gare et de ses abords, de façon à améliorer structurellement les conditions de sécurité du lieu, ainsi que l'élaboration de plans d'actions coordonnés et validés avec la police dans le cadre de la révision de la circulaire du 15 avril 2002.

Infrabel mettra progressivement en œuvre le plan d'actions comprenant des mesures préventives contre les suicides. Infrabel continuera à identifier les points sensibles, à prendre des mesures préventives tant sur le plan technique qu'en matière de sensibilisation, et mettra en place des outils et conclura des accords afin d'agir plus efficacement. Ces accords concernent notamment la collaboration entre Infrabel, la SNCB, les services d'aide et de police et les parquets.

Le secteur des transports est malheureusement une cible privilégiée pour les auteurs d'actions malveillantes.

te blijven inzetten op het versterken van de veerkracht van de spoorwegsector. De wetgeving zal binnenkort worden aangescherpt naar aanleiding van de voorbereidingen voor de omzetting van de richtlijn inzake de veerkracht van kritieke entiteiten (CER). Deze nieuwe regelgeving zal het werkterrein van de inspectiediensten die belast zijn met deze thema's in de spoorwegsector, verruimen.

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. Concreet betekent dit dat we na de goedkeuring van de CER-wetgeving, in samenwerking met het NCCN, de sectorale risicoanalyse zullen voorbereiden in overeenstemming met de CER-regelgeving. Op het vlak van cyberveiligheid blijven we ook de implementatie van de NIS-2-regelgeving opvolgen. We besteden bijzondere aandacht aan entiteiten die onder het toepassingsgebied van NIS-2 vallen en die ook als kritieke entiteiten zijn aangemerkt in het kader van de nieuwe CER-regelgeving.

De controle en regulering van het vliegen met drones is een andere technologische uitdaging waarmee het spoorwegnet de laatste jaren, en vooral de laatste maanden, steeds vaker wordt geconfronteerd. De geopolitieke situatie heeft de afgelopen weken duidelijk gemaakt hoe belangrijk het is om deze sector te reguleren en af te stappen van een ietwat naïeve visie op een noodzakelijkerwijs positief en creatief gebruik van deze technologie. Gezien zijn omvang en economisch belang moet er voor het spoorwegnet, net als voor andere kritieke infrastructuren, worden nagedacht over hoe niet alleen het gebruik van drones door Infrabel kan worden geoptimaliseerd (bijvoorbeeld voor het in kaart brengen of inspecteren van de toestand van het net of zijn activa), maar ook hoe "externe" drones die illegaal boven het spoor vliegen, kunnen worden gereguleerd. Daartoe zal ik de mogelijkheid onderzoeken om de spoorweginfrastructuur als vaste geografische UAS-zone aan te merken en mijn administratie vragen om de mogelijkheid te onderzoeken om Infrabel een "state flight"-status toe te kennen, zodat de beheerder van de spoorweginfrastructuur bij incidenten snel gebruik kan maken van zijn drones.

Ik zal ook op regeringsniveau bijdragen aan een integraal veiligheidsbeleid, met name door verder te onderzoeken welke juridische middelen een sterkere synergie tussen Securail en de FOD Binnenlandse Zaken mogelijk maken, en door de effectieve samenwerking met de federale politie te versterken. Concreet, om de samenwerking tussen deze diensten te versterken, Overwegen we een coördinatiemechanisme in te voeren door een stuurgroep op te richten waarin de minister

Il est donc important de continuer à miser sur le renforcement de la résilience du secteur ferroviaire. Le dispositif législatif sera prochainement renforcé à la suite des préparatifs liés à la transposition de la directive sur la résilience des entités critiques (CER). Cette nouvelle réglementation va élargir le champ d'action des services d'inspection chargés de ces thématiques dans le secteur ferroviaire.

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, en collaboration avec le NCCN, l'analyse des risques sectoriels conformément à la réglementation CER. Dans le cadre de la cybersécurité, nous continuons également à suivre la mise en œuvre de la réglementation NIS-2. Nous accordons une attention particulière aux entités qui relèvent du champ d'application de la NIS-2 et qui sont également désignées comme entités critiques dans le cadre de la nouvelle réglementation CER.

Le contrôle et la régulation du survol des drones est un autre défi technologique auquel le réseau ferroviaire se voit de plus en plus confronté ces dernières années et, surtout, ces derniers mois. La situation géopolitique a mis en lumière ces dernières semaines l'importance de réguler ce secteur et de sortir d'une vision quelque peu naïve sur une utilisation forcément positive et créative de cette technologie. De par son étendue et son importance économique, le réseau ferroviaire nécessite – à l'instar d'autres infrastructures critiques – une réflexion pour permettre non seulement d'optimiser l'utilisation par Infrabel des drones (par exemple pour cartographier ou inspecter l'état du réseau ou de ses assets) mais aussi pour réguler les drones "extérieurs" survolant illégalement le rail. À cette fin, j'étudierai la possibilité d'inscrire l'infrastructure ferroviaire comme zone géographique UAS fixe et demanderai à mon administration d'examiner la possibilité d'accorder un statut "state flight" à Infrabel pour permettre au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire une utilisation rapide de ses drones en cas d'incidents.

Je contribuerai également, au niveau du gouvernement, à une politique de sécurité intégrale, notamment en poursuivant l'examen des moyens juridiques permettant des synergies plus fortes entre Securail et le SPF Intérieur, et en renforçant la coopération effective avec la Police Fédérale. Concrètement, afin de renforcer la coopération entre ces services. Nous envisageons d'établir un mécanisme de coordination en créant un comité de pilotage qui implique le ministre de la Sécurité

van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, de minister van Mobiliteit en de betrokken diensten vertegenwoordigd zijn, om de synergieën met de federale politie te versterken en zo de aanwezigheid van Securail in treinen en stations te vergroten.

Wat betreft de systemen van toegangscontrole in stations, zal NMBS een proefproject lanceren om de meerwaarde van de installatie van dergelijke poortjes in verschillende grote stations in het land te onderzoeken.

Exploitatieveiligheid

Exploitatieveiligheid is en blijft een essentiële schakel in elk vervoersbeleid. Op het vlak van spoorvervoer werd de voorbije jaren fors geïnvesteerd in de invoering van het *European Rail Traffic Management System* (ERTMS) op het Belgische spoorweginet, zowel op het vlak van infrastructuur als rollend materieel. België mag zich op de borst kloppen als één van de pioniers in Europa op dit gebied. Het einde van de migratie naar ETCS nadert. Tegen eind 2025 bevestigen Infrabel en de NMBS: het spoorweginet en rollend materieel van NMBS zullen worden uitgerust met deze nieuwe signalisatietechnologie in toepassing van het Masterplan ETCS. Er werd een afwijking toegestaan aan de spoorwegoperators voor een beperkte periode van maximaal twee jaar, die ingaat in december 2025. Dit belet niet dat de ingebruikname ook in deze sectoren in een goed tempo doorgaat. Zodra het rollend materieel is uitgerust, schakelt het ook over op het ERTMS-systeem. We mogen trots zijn op de resultaten die de overheidsbedrijven hebben bereikt bij de omschakeling naar het ERTMS-systeem, dat tot doel heeft het spoor nog veiliger te maken.

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*. Ik zal me ook inzetten om het rechtvacuüm op te lossen dat is ontstaan door een recent arrest van het Grondwettelijk Hof over de administratieve beroepsprocedure tegen de beslissingen van Infrabel om een overweg te verwijderen. Daartoe zal ik het het Parlement een wetsontwerp voorleggen om artikel 19/1 van de wet op de spoorwepolitie te schrappen, dat vóór de nietigverklaring ervan alleen voorzag in een beroepsmogelijkheid bij de FOD Mobiliteit en Vervoer ten gunste van de gemeente en de spoorwegbeheerder, waardoor alle betrokken partijen opnieuw rechtstreeks bij de Raad van State beroep kunnen aantekenen tegen een beslissing van Infrabel om een spoorwegovergang op te heffen.

et de l'Intérieur et le ministre de la Mobilité ainsi que les services concernés afin de renforcer les synergies avec la police fédérale pour plus de présence de Securail dans les trains et en gare.

Concernant les dispositifs de contrôle d'accès dans les gares, un projet pilote va être lancé par la SNCB afin de pouvoir étudier la plus-value de la mise en place de tels portiques dans différentes grandes gares du pays.

Sécurité d'exploitation

La sécurité d'exploitation est et 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 en Europe dans cette matière. La fin de la migration vers l'ETCS approche. Pour fin 2025, Infrabel et la SNCB le confirment: le réseau ferroviaire et matériel roulant de la SNCB seront équipés de cette nouvelle technologie de signalisation en application du Masterplan ETCS. Une dérogation a été accordée aux opérateurs ferroviaires, pour une durée limitée de deux ans maximum, prenant cours en décembre 2025. Cela n'empêche pas les mises en service de se poursuivre à bon rythme dans ces secteurs également. Dès que le matériel roulant est équipé, celui-ci bascule dans le système ERTMS également. Nous pouvons être fiers des résultats atteints par les entreprises publiques dans le basculement vers le système ERTMS qui ambitionne de rendre le rail encore plus sûr.

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*. Je veillerai également à résoudre le vide juridique créé par un arrêt récent de la Cour constitutionnelle relatif à la procédure de recours administratif contre les décisions d'Infrabel de supprimer un passage à niveau. À cette fin, je proposerai au Parlement un projet de loi visant à supprimer l'article 19/1 de la loi sur la police des chemins de fer, qui prévoyait avant son annulation uniquement une possibilité de recours auprès du SPF Mobilité et Transports au profit de la commune et du gestionnaire de la voie, ce qui permettra à toutes les parties concernées de contester à nouveau directement devant le Conseil d'État une décision d'Infrabel visant à supprimer un passage à niveau.

Militaire mobiliteit

Net als vorig jaar zal ik initiatieven op het gebied van militaire mobiliteit op het vlak van het spoor blijven steunen. Ik zal overheidsbedrijven aanmoedigen om na te denken over projecten die in het kader van de nieuwe Europese financiële programmering kunnen worden ingediend. Ik zal ook nauw overleg plegen met mijn collega's uit de buurlanden om ervoor te zorgen dat bij projecten die een impact hebben op de grensoverschrijdende spoorwegnetten, ten volle rekening wordt gehouden met het civiele en militaire gebruik van onze infrastructuur. Ik heb de FOD Mobiliteit en Vervoer opdracht geven om actief bij te dragen aan de wetgevende werkzaamheden die voortvloeien uit het *Military Mobility Package*, dat eind vorig jaar werd gepubliceerd, voor zijn bevoegdheidsgebied. De vereenvoudiging van de formaliteiten in verband met militair vervoer in crisissituaties moet een transversale prioriteit zijn, wat een nauwe coördinatie tussen verschillende federale en regionale departementen vereist. Ik zal mijn collega van Defensie steunen bij het nemen van het initiatief om dit dossier te begeleiden, waaraan wij actief zullen bijdragen.

De recente actualiteit bevestigt nogmaals, voor zover dat nog niet duidelijk was, dat ons vermogen om snel en gecoördineerd te reageren van cruciaal belang zal zijn in geval van een internationale crisis. In deze context bevatten het openbardienstcontract van NMBS en het performantiecontract van Infrabel specifieke bepalingen met betrekking tot de behoeften van de Natie. Deze verbintenissen mogen niet theoretisch blijven: het is van essentieel belang dat de betrokken partijen actief overleg plegen en zich concreet voorbereiden om een optimale coördinatie te garanderen in geval van een kritieke situatie, in nauwe samenwerking met de bevoegde veiligheidsinstanties. De veerkracht van het spoorwegsysteem zal afhangen van ons vermogen om te anticiperen, de juiste middelen in te zetten en de operationele continuïteit onder moeilijke omstandigheden te waarborgen. Ik verwacht dan ook dat de betrokken actoren deze bepalingen omzetten in duidelijke, geteste en regelmatig bijgewerkte actieplannen, zodat de spoorwegsector zijn strategische rol ten dienste van het land ten volle kan spelen.

Om de operationele voorbereiding in geval van crisis te versterken, overweegt Defensie overeenkomsten te sluiten met Infrabel en NMBS, met het oog op een doeltreffende en gerichte samenwerking op het vlak van militaire mobiliteit. Deze overeenkomsten hebben tot doel de wederzijdse behoeften en verwachtingen op een gestructureerde manier te coördineren, in overeenstemming met de geldende contractuele bepalingen. Ik zal mijn administratie opdracht geven om deze werkzaamheden te faciliteren en de uitvoering ervan

Mobilité militaire

Comme l'année dernière, je continuerai à soutenir les initiatives liées à la mobilité militaire dans le domaine ferroviaire. J'encouragerai les entreprises publiques à réfléchir aux projets qui pourraient être introduits dans le cadre de la nouvelle programmation financière européenne. Je mènerai également un dialogue étroit avec mes homologues des États voisins pour veiller à ce que l'usage civil et militaire de nos infrastructures soit pleinement pris en compte dans les projets ayant un impact sur les réseaux ferroviaires transfrontaliers. J'ai donné les instructions au SPF Mobilité et Transports afin qu'il contribue activement aux travaux législatifs qui découlent du *Military Mobility Package*, publiée fin d'année dernière, pour son domaine de compétence. La simplification des formalités liées au transport militaire en situation de crise devra constituer une priorité transversale, impliquant une coordination étroite entre plusieurs départements fédéraux et régionaux. Je soutiendrai mon collègue de la Défense dans la prise d'initiative pour piloter ce dossier, auquel nous contribuerons activement.

L'actualité récente, si elle ne l'avait pas déjà démontré, confirme avec force que notre capacité de réaction rapide et coordonnée sera déterminante en cas de crise internationale. Dans ce contexte, le contrat de service public de la SNCB ainsi que le contrat de performance d'Infrabel intègrent des dispositions spécifiques relatives aux besoins de la Nation. Ces engagements ne doivent pas rester théoriques: il est essentiel que les parties concernées se concertent activement et se préparent concrètement afin de garantir une coordination optimale en cas de situation critique, en étroite collaboration avec les instances de sécurité compétentes. La résilience du système ferroviaire dépendra de notre capacité à anticiper, à mobiliser les ressources adéquates, et à assurer une continuité opérationnelle dans des conditions difficiles. J'attends donc que les acteurs impliqués traduisent ces dispositions en plans d'action clairs, testés et régulièrement mis à jour, pour que le secteur ferroviaire puisse jouer pleinement son rôle stratégique au service du pays.

Afin de renforcer la préparation opérationnelle en cas de crise, la Défense envisage de conclure des accords avec Infrabel et la SNCB, en vue d'une coopération efficace et ciblée en matière de mobilité militaire. Ces accords visent à coordonner de manière structurée les besoins et les attentes mutuels, conformément aux dispositions contractuelles en vigueur. Je chargerai mon administration de faciliter ces travaux et d'en suivre de près la mise en œuvre. La réglementation CER (*Critical Entities Resilience*) décrite ci-dessus vise à accroître la

nauwlettend op te volgen. De hierboven beschreven CER-regelgeving (*Critical Entities Resilience*) heeft tot doel de veerkracht van kritieke entiteiten en infrastructuur op het gebied van het spoorvervoer in alle opzichten te vergroten. Ze draagt rechtstreeks bij tot de strategische doelstellingen die met name zijn vastgelegd in de zeven basisvereisten van de NAVO, waaronder de identificatie van infrastructuur die van vitaal belang is voor de missie en van belangrijke infrastructuur. De CER vormt dus een fundamenteel instrument voor de uitwerking van het Belgische nationaal plan veerkracht en het Belgische defensieplan en versterkt het nationale vermogen om onder alle omstandigheden, ook in crisissituaties, essentiële diensten te garanderen.

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

Ik ben me ervan bewust dat ons spoorwegnet een onmisbaar instrument is voor de ontwikkeling van onze grensoverschrijdende betrekkingen en ik zal ook de samenwerking op het gebied van het spoorvervoer verder aanmoedigen, met als doel meer en betere grensoverschrijdende spoorverbindingen te verkrijgen, zowel voor het goederenvervoer als voor het personenvervoer. In dit verband heb ik al een intentiebrief ondertekend met het Groothertogdom Luxemburg en Frankrijk en ik zal dit herhalen met onze andere buurlanden in 2026. Er is geen gebrek aan grensoverschrijdende projecten, bijvoorbeeld de uitbreiding van de spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen en het grensoverschrijdende traject Hamont-Weert. Of het nu gaat om de voltooiing van As 3, het verkeer van 4 meter hoge treinen op het Franse netwerk of de militaire mobiliteit naar Duitsland, ik zal mij ervoor inzetten dat we aan beide kanten politieke toezeggingen kunnen doen om de realisatie van deze belangrijke projecten voor de ontsluiting van onze gebieden, onze economie en onze collectieve veiligheid te versnellen.

Het dossier 3RX/IJzeren Rijn blijft duidelijk een prioriteit, vandaag nog meer dan gisteren, nu de alternatieve infrastructuur bij onze burens te kampen heeft met capaciteitsproblemen en het absoluut cruciaal is om efficiënte en snelle militaire corridors te ontwikkelen, zoals ik hieronder zal toelichten. Ik ben van plan nauw samen te werken met de Premier om de internationale onderhandelingen te hervatten, in de eerste plaats met Nederland, zodra er een nieuwe regering is gevormd boven de Moerdijk.

We blijven werken aan de uitvoering van de akkoorden die tijdens de Thalassa-top in april 2022 werden gesloten over de spoorverbindingen met Nederland. We denken daarbij met name aan de optimalisering

résilience à 360° des entités et infrastructures critiques dans le domaine du transport ferroviaire. Elle contribue directement aux objectifs stratégiques définis notamment dans les sept exigences de base de l'OTAN, parmi lesquelles l'identification des infrastructures vitales pour la mission et des infrastructures clés. La CER constitue ainsi un instrument fondamental pour l'élaboration du Plan national de résilience belge et du Plan de défense belge et renforce la capacité nationale à garantir les services essentiels en toutes circonstances, y compris en situation de crise.

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

Conscient que notre réseau ferroviaire est un outil indispensable dans le développement de nos relations transfrontalières j'encouragerai également davantage la coopération en matière de transport ferroviaire, dans le but d'obtenir des liaisons ferroviaires transfrontalières plus nombreuses et de meilleure qualité, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de passagers. À cet égard j'ai déjà signé une lettre d'intention avec le Grand-Duché du Luxembourg et la France et je réitérerai ce geste avec nos autres voisins frontaliers en 2026. Les projets transfrontaliers ne manquent pas, par exemple, l'extension de la liaison ferroviaire entre Gand et Terneuzen et le trajet transfrontalier Hamont-Weert. Que ce soit la finalisation de l'Axe 3, la circulation de trains de 4 mètres de haut sur le réseau français ou la mobilité militaire vers l'Allemagne, j'avancerai pour que nous puissions aboutir à des engagements politiques de part et d'autre pour accélérer la réalisation de ces projets importants pour la desserte de nos territoires, notre économie et notre sécurité collective.

Le dossier 3RX/Rhin d'acier reste clairement une priorité, aujourd'hui encore plus qu'hier, à l'heure où les infrastructures alternatives souffrent de problèmes de capacités chez nos voisins et où il est absolument crucial de développer des couloirs militaires performants et rapides, comme je préciserai plus loin. J'entends travailler étroitement avec le premier ministre pour relancer les négociations internationales, en priorité avec les Pays-Bas et cela dès qu'un nouveau gouvernement aura été constitué Outre-Moerdijk.

Nous continuons à travailler à la mise en œuvre des accords conclus lors du sommet Thalassa en avril 2022 concernant les liaisons ferroviaires avec les Pays-Bas. Nous pensons notamment à l'optimisation de

van de verbinding tussen Amsterdam en Brussel en de verbetering van de verbinding tussen Antwerpen en Roosendaal. Ik zal ook een voorstel doen om de bilaterale intentieverklaring tussen België en Nederland over grensoverschrijdend spoorvervoer te actualiseren en dit bespreken met mijn (toekomstige) Nederlandse collega die bevoegd is voor spoorvervoer.

Zoals overeengekomen in onze Belgisch-Franse intentieverklaring, zal ik de besprekingen, reflecties en studies voortzetten over de totstandbrenging van nieuwe grensoverschrijdende spoorverbindingen, met name met Frankrijk. Ik zal me meer bepaald buigen over de verbinding tussen Bergen en Valenciennes. Bovendien heb ik onlangs kunnen vaststellen hoe noodzakelijk het is om opnieuw een rechtstreekse spoorverbinding tussen Zwitserland en België in te voeren. De verwachtingen zijn reëel. Deze verbinding, die sinds 2016 is onderbroken, geniet ook de uitgesproken belangstelling van de Zwitserse autoriteiten. Ik zal de nodige instructies geven om snel een beleidskader voor de herlancering ervan op te stellen en een potentieelstudie te starten in samenwerking met onze Luxemburgse, Franse en Zwitserse partners, met het oog op het herstel van een internationale dienst op deze strategische as.

Op basis van het in november gepubliceerde plan van de Europese Commissie voor hogesnelheidstreinen zal ik samen met mijn administratie en de sector evalueren hoe we kunnen aansluiten bij een dynamiek van versterking van de internationale spoorwegdiensten, wetende dat het om een volledig geliberaliseerd segment van de spoorwegmarkt gaat. Ik ben van plan dit te koppelen aan de doelstelling van de regering om een studie uit te voeren om de voorwaarden voor het creëren van gezonde concurrentie in het internationale personenvervoer op de internationale assen in België te analyseren. In dit kader zal aandacht worden besteed aan een betere verbinding van de luchthavens met het spoor en aan de promotie van nachttreinen. Het gaat er met name om te bepalen wat de meest geschikte vorm van steun voor deze treinen is.

Om het internationale spoorvervoer te ondersteunen, blijven nachttreinen een duurzame en geloofwaardige oplossing voor vliegtuigreizen voor middellange afstanden. Vanuit België is Brussel een internationale hub die noodzakelijk zal zijn om het internationale spoorvervoer te ondersteunen, om exploitanten in staat te stellen te opereren met inachtneming van de Europese regels ter zake. Er zal een nieuwe wettelijke basis nodig zijn voor de ondersteuning van het personenvervoer per nachttrein, op basis van de evaluatie van het vorige steunsysteem. Bovendien moet er een nieuwe wettelijke basis worden

la liaison entre Amsterdam et Bruxelles et à l'amélioration de la liaison entre Anvers et Roosendaal. Je ferai également une proposition visant à actualiser la déclaration d'intention bilatérale entre la Belgique et les Pays-Bas concernant le transport ferroviaire transfrontalier et j'en discuterai avec mon ou ma (futur) collègue néerlandais compétent en matière de transport ferroviaire.

Comme convenu dans notre lettre d'intention belgo-française, je poursuivrai les discussions, réflexions et études concernant la création de nouvelles connexions ferroviaires transfrontalières, notamment avec la France. Je m'attarderai plus précisément à la connexion entre Mons et Valenciennes. Par ailleurs, j'ai pu récemment mesurer à quel point il est nécessaire de redéployer une offre ferroviaire directe entre la Suisse et la Belgique. Les attentes sont bien réelles. Cette liaison, interrompue depuis 2016, fait également l'objet d'un intérêt marqué de la part des autorités suisses. Je donnerai les instructions nécessaires afin que nous puissions rapidement établir un cadre politique pour sa relance, et lancer une étude de potentiel en collaboration avec nos partenaires luxembourgeois, français et suisses, en vue de rétablir un service international sur cet axe stratégique.

À partir du plan de la Commission européenne en faveur de la grande vitesse, publié en novembre, j'évaluerai, avec mon administration et avec le secteur, comment nous inscrire dans une dynamique de renforcement des services ferroviaires internationaux, sachant qu'il s'agit d'un segment du marché ferroviaire totalement libéralisé. Je compte lier cela à l'objectif du gouvernement de réaliser une étude afin d'analyser les conditions pour créer une concurrence saine du transport international de voyageurs sur les axes internationaux en Belgique. Une attention sera, dans ce cadre, accordée à une meilleure connectivité des aéroports au rail ainsi que sur la promotion des trains de nuit. Il s'agira notamment de déterminer le type de soutien le plus adéquat à apporter à ces derniers.

Pour soutenir le transport ferroviaire international, les trains des nuits restent une solution durable et crédible aux voyages en avion pour les moyennes distances. À partir de la Belgique, Bruxelles est un hub international qu'il sera nécessaire de soutenir pour permettre aux opérateurs d'opérer tout en respectant les règles européennes en la matière. Une nouvelle base légale sera nécessaire pour le soutien au transport de voyageurs par trains de nuit à partir de l'évaluation du précédent système d'aide. Par ailleurs, il faudra prévoir une nouvelle base légale, dans le respect des règles européennes

gecreëerd voor de ondersteuning van nachttreinen, die voldoet aan de Europese regels en rekening houdt met de problemen waarmee de exploitanten worden geconfronteerd.

Ik ben dan ook van mening dat het spoorvervoer de ruggengraat vormt van de internationale mobiliteit en dat de ontwikkeling ervan moet worden voortgezet. Om efficiënt en aantrekkelijk te zijn, moet dit ook worden bekeken vanuit een multimodaal perspectief. In dit perspectief heb ik opdracht gegeven tot de oprichting van een werkgroep die zich moet buigen over de complementariteit van het spoorwegaanbod in de provincie Luxemburg, om het gebruik van de trein voor grensoverschrijdende reizen van en naar het Groothertogdom Luxemburg te vergemakkelijken en aantrekkelijker te maken.

De plicht om te herinneren

Last but not least, als aanvulling bij mijn prioriteiten over het spoor, wil ik nogmaals terugkomen op een uiterst pijnlijke episode in de geschiedenis van de spoorwegen in ons land. Ik wil het hebben over de rol van de NMBS in de deportaties van Joden, Roma, politiek vervolgd en dwangarbeiders tijdens de Tweede Wereldoorlog in België. Al te lang kregen deze gebeurtenissen niet de gepaste erkenning. In een tijd waarin de verheugde standpunten van beide partijen de discussies doen op-laaïen, wil ik genuanceerd en evenwichtig te werk gaan bij deze essentiële en cruciale herinnering.

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”. In april 2025 heeft de federale regering mij opgedragen om een juridische en budgettaire opvolging te verzekeren van alle aanbevelingen op basis van een gedetailleerde en onderbouwde analyse. Samen met de regering en de gefedereerde entiteiten, voor de materies die onder hun bevoegdheden vallen, zal ik de werkzaamheden voortzetten om de gepaste opvolging te verzekeren van de aanbevelingen van de groep van wijzen. In dit verband heb ik een groep van vooraanstaande gespecialiseerde juristen de opdracht gegeven om grondig onderzoek te doen naar de mogelijke verantwoordelijkheid van de Belgische Staat voor de deportaties en naar de juridische implicaties van deze mogelijke verantwoordelijkheid. Met methodiek en een gevoel voor plichtsbesef zal ik de aanbevelingen van de juristen, die naar verwachting in september 2026 zullen worden gepubliceerd, in overweging nemen.

et tenant compte des problèmes rencontrés par les opérateurs, pour le soutien aux trains de nuit.

Je défends donc l'idée que l'offre ferroviaire est la colonne vertébrale de la mobilité internationale et qu'il faut poursuivre son développement. Afin d'être efficace et attrayante elle doit également être pensée dans une perspective de multimodalité. C'est dans cette perspective que j'ai mandaté la création d'un groupe de travail pour travailler à la complémentarité de l'offre ferroviaire en Province du Luxembourg, et ce afin de faciliter et rendre plus attrayant l'usage du train pour les voyages transfrontaliers vers et depuis le Grand-Duché du Luxembourg.

Le devoir de mémoire

Last but not least, en complément de mes priorités sur le rail, je souhaite à nouveau 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. À l'heure où les positions exacerbées des uns et des autres enflamment les débats, je souhaite agir avec nuance et équilibre dans ce travail de mémoire essentiel et primordial.

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”. En avril 2025, le gouvernement fédéral m'a chargé d'assurer un suivi juridique et budgétaire de l'ensemble des recommandations à partir d'une analyse fine et étayée. Avec le gouvernement et les entités fédérées pour les matières qui relèvent de leurs compétences, je poursuivrai les travaux pour assurer le suivi approprié des recommandations du groupe des sages. À cet égard, j'ai confié à un groupe de haut niveau, de juristes spécialisés, la tâche de fournir un éclairage rigoureux sur les responsabilités éventuelles de l'État belge dans les déportations ainsi que les implications juridiques de cette responsabilité potentielle. C'est avec méthode et sens du devoir de mémoire que je prendrai en considération les recommandations émises par les juristes à partir du fruit de leurs travaux attendus pour septembre 2026.

Wat de NMBS betreft, heeft zij inmiddels haar werk gedaan in verband met deze herinnering, dat met name tot uiting komt in de conceptualisering van een buitengewone tentoonstelling, die reeds zeer succesvol is geweest, getiteld “NMBS bezet bedrijf: tussen collaboratie en verzet”. Deze tentoonstelling werd eind september 2025 ingehuldigd in Train World en zal gedurende het eerste semester 2026 toegankelijk zijn voor het publiek. Ze vertelt het verhaal van de NMBS tijdens de Duitse bezetting in al zijn facetten. Door het treinverkeer in het belang van het land in stand te houden, heeft de NMBS ook meegewerkt aan de deportaties naar Duitsland en de kampen. De tentoonstelling blikst terug op deze donkere jaren en belicht de tegenstrijdigheden en het diepe morele dilemma tussen collaboratie en verzet. Een dilemma dat ook vandaag nog steeds actueel is. Daarnaast wordt de tentoonstelling aangevuld met onder meer pedagogisch materiaal en educatieve workshops voor scholen, een reeks getuigenissen en conferenties, en speciale webpagina's waarop alle beschikbare bronnen (archieven, documentatie, historische collecties) met betrekking tot de spoorwegen tijdens de Tweede Wereldoorlog voor het grote publiek toegankelijk worden gemaakt. Ik nodig u uit om deze tentoonstelling te bezoeken en na te denken over deze thema's, die helaas nog steeds actueel zijn in een tijd waarin Europa te maken heeft met een zorgwekkende heropleving van antisemitisme, haat tegen anderen en de banalisering van politiek geweld.

Zowel in oorlogstijd als in vreedstijd, en ook tijdens de crises van de afgelopen jaren, vormen de spoorwegen de ruggengraat van ons openbaar personenvervoer en zijn ze van essentieel belang voor het goederenvervoer. Hun sociale, klimatologische en economische belang staat buiten kijf. De overheid heeft dus de essentiële opdracht om een performant reizigers- en goederenvervoer te garanderen. 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.

DUURZAME, GEÏNTEGREERDE, INCLUSIEVE EN INNOVATIEVE FEDERALE MOBILITEIT

Als het gaat om dagelijkse verplaatsingen, ben ik van plan het gebruik aan te moedigen de vervoerswijze die het meest geschikt is voor de mobiliteitsbehoeften van de burgers. In overeenstemming met het STOP-principe, zonder de ene vervoerswijze tegenover de andere te stellen, zal ik het gebruik van actieve vervoerswijzen zoals wandelen en fietsen bevorderen, die een positieve invloed hebben op de uitstoot van broeikasgassen, de

En ce qui concerne la SNCB, elle a depuis entamé un important travail de mémoire qui s'est notamment concrétisé dans la conceptualisation d'une exposition d'une extraordinaire qualité, laquelle rencontre déjà un grand succès, intitulée “La SNCB occupée: entre collaboration et résistance”. Cette exposition a été inaugurée à Train World fin septembre 2025 et sera ouverte au public durant tout le premier semestre 2026. Elle relate l'histoire de la SNCB pendant la période de l'occupation allemande sous ses différentes facettes. En maintenant la circulation des trains dans l'intérêt du pays, la SNCB a aussi participé aux déportations vers l'Allemagne et les camps. L'exposition revient sur ces années sombres et met en exergue les contradictions et le profond dilemme moral entre collaboration et résistance. Dilemme qui peut trouver un écho encore aujourd'hui. De plus, l'exposition est assortie, entre autres, de supports pédagogiques et de workshops éducatifs à destination des écoles, d'un cycle de témoignages et conférences, et des pages web dédiées mettant toutes les sources disponibles (archives, documentation, collection historique) en lien avec les chemins de fer durant la Seconde guerre mondiale à la disposition du grand public. Je vous invite à aller visiter cette exposition et à réfléchir à ces thématiques qui restent tristement d'actualité à l'heure où l'Europe doit faire face à une résurgence préoccupante de l'antisémitisme, de la haine de l'autre et de la banalisation de la violence politique.

En temps de guerre comme de paix, ainsi que durant les crises qui se succèdent ces dernières années, 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. 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.

UNE MOBILITÉ FÉDÉRALE DURABLE, INTÉGRÉE, INCLUSIVE ET INNOVANTE

Dans les déplacements au quotidien, j'entends favoriser l'utilisation du mode de déplacement le plus approprié au regard des besoins de mobilité des citoyens. En accord avec le principe STOP sans toutefois opposer les modes de transport, je veillerai à promouvoir l'utilisation des modes actifs comme la marche et le vélo engendrant des externalités positives aussi bien sur les émissions de gaz à effet de serre, la santé publique, l'activité économique

volksgezondheid, de economische activiteit en de verkeersveiligheid. We moeten onze mobiliteit veranderen, de werkzaamheden die in 2025 zijn gestart, moeten worden versterkt met het oog op onze klimaatdoelstellingen, maar moeten ook de toegang tot het openbaar vervoer mogelijk maken.

Actieve mobiliteit

Mijn visie op mobiliteit moet het mogelijk maken om voor elke verplaatsing het meest geschikte vervoermiddel te gebruiken. In de stad of op het platteland zijn duurzame vervoerswijzen zoals wandelen en fietsen ecologische oplossingen die goed zijn voor de gezondheid en een aanvulling vormen op andere vervoersmiddelen. Ik wil ze dan ook promoten in het kader van de bevoegdheidsverdeling.

Wat de fiets betreft, ben ik van plan om, zoals voorzien in het regeerakkoord, het federale beleid te ondersteunen via de evaluatie van acties uit het actieplan voor de promotie van de fiets Be.cyclist 2021-2024, dat tot doel had zoveel mogelijk mensen op de fiets te krijgen, uit te breiden.

Dit nieuwe plan omvat verschillende maatregelen die zijn onderverdeeld in drie belangrijke pijlers:

- van de fiets een aantrekkelijke, duurzame mobiliteitskeuze maken die bijdraagt tot de modal shift;
- van de fiets een aantrekkelijk, veilig vervoersmiddel maken dat goed is voor de gezondheid;
- van de fiets een hefboom voor onze economie maken.

De doelstellingen zijn duidelijk vermeld: 22 % van de verplaatsingen met de fiets – 15 % van de werknemers genieten een fietsleasing – 50 % van de fietsen geregistreerd op het platform MyBike – 33 % van de professionele leveringen van goederen en diensten per fiets tegen 2040. In 2026 zal ik dus toezien op de uitvoering van de maatregelen die onder mijn bevoegdheid vallen en de maatregelen van andere leden van de regering begeleiden. In samenwerking met de gewesten, maar ook met de economische sector van de fiets, zal ik aandacht hebben voor alle initiatieven die het aandeel van de fiets in het modale gedeelte kunnen vergroten. Mijn ambitie om een *Belgian Cycle Valley* op te richten moet in 2026 kunnen worden gerealiseerd in goede samenwerking met de vertegenwoordigers van de fietsindustrie. Daarnaast wil ik ook het systeem voor de bestrijding van fietsdiefstal “MyBike” uitbreiden, waarmee tot nu toe al meer dan 150.000 fietsen zijn geïdentificeerd. Samenwerking met de politie is essentieel

et la sécurité routière. Nous devons transformer notre mobilité, le travail entamé en 2025 doit être renforcé au regard de nos objectifs climatiques mais également permettre un accès aux transports publics.

Mobilité active

Ma vision de la mobilité doit permettre d'utiliser le mode de transport le plus adéquat en fonction de chaque déplacement. En ville ou à la campagne, les modes de déplacements durables que sont la marche et le vélo sont des solutions écologiques, bonne pour la santé et complémentaire avec les autres moyens de déplacements. Je souhaite donc les promouvoir dans le cadre du respect de la répartition des compétences.

En ce qui concerne le vélo, comme le prévoit l'accord de gouvernement, je compte soutenir la politique fédérale à partir de l'évaluation des actions reprises dans le plan d'actions de promotion du vélo Be.cyclist 2021-2024 qui avait pour objet d'aider un maximum de personnes à utiliser le vélo.

Ce nouveau plan comporte différentes mesures réparties dans trois axes forts:

- faire du vélo un choix de mobilité attractif, durable et contribuant au shift modal;
- faire du vélo un mode de transport accessible, sécurisé et bon pour la santé;
- faire du vélo un levier pour notre économie.

Les objectifs sont clairement énoncés: 22 % des déplacements à vélo – 15 % des travailleurs bénéficiant d'un leasing vélo – 50 % de vélo enregistrés sur la plateforme MyBike – 33 % des livraisons professionnelles de marchandises et de services par vélos à l'horizon 2040. En 2026, je veillerai donc à l'implémentation des mesures relevant de ma compétence et accompagnerai les mesures portées par d'autres membres du gouvernement. En collaboration avec les Régions mais également avec le secteur économique du vélo, je serai attentif à l'ensemble des initiatives permettant de faire croître la part modale du vélo. Mon ambition de mettre en place une *Belgian Cycle Valley* doit pouvoir se concrétiser en 2026 en bonne collaboration avec les représentants du secteur économique du vélo. De plus, je souhaite également étendre le système de lutte contre le vol de vélo “MyBike” qui a déjà permis d'identifier plus de 150.000 vélos à ce jour. La collaboration avec la police est essentielle pour s'assurer de la fonctionnalité

om de werking van het systeem te garanderen en ik zal met mijn collega, de minister van Veiligheid, overleggen om het aantal teruggevonden fietsen te verhogen.

De fietslogistiek is trouwens een belangrijke sector van de fietsindustrie. Stedelijke leveringen per fiets zijn namelijk vaak efficiënter voor bedrijven en dragen tegelijkertijd bij aan het koolstofarm maken van onze mobiliteit. In 2026 zal ik mijn contacten met de sector voortzetten en ervoor zorgen dat deze wordt gehoord, bijvoorbeeld op basis van de maatregelen uit het plan Be Cyclist 2.0. Samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer is noodzakelijk en werd met name geformaliseerd door de integratie van de BCLF in de federale commissie voor actieve mobiliteit.

In het kader van de opvolging van de Europese verklaring over het gebruik van de fiets zal ik er ook voor zorgen dat fietskoeriers op dit niveau in aanmerking worden genomen door een *non-paper* over deze kwestie op te stellen.

Bovendien wil ik de projectoproepen "*Cycling to work*" in 2026 voortzetten, zodat vzw's projecten kunnen ontwikkelen om werknemers aan te moedigen en te begeleiden om met de fiets naar het werk te gaan. De kwaliteit van de projecten die sinds 2024 zijn uitgevoerd, sterkt mij in mijn voornemen om in 2026 een tweede fase te lanceren.

Tot slot zal ik, in het kader van mijn bevoegdheden, in overeenstemming met het openbardienstcontract en de fietsstrategie van de NMBS bijzondere aandacht besteden aan de combinatie fiets/trein, met als doel meer fietsplaatsen aan boord van treinen, meer (beveiligde) fietsparkings in stations en meer infrastructuur voor fietsers. Intermodaliteit tussen fiets en trein biedt interessante mogelijkheden, die ik samen met NMBS verder zal uitwerken, met name op basis van een strategie voor deelfietsen en een betere toegankelijkheid van stations voor fietsers.

Voetgangersbarometer

Wat wandelen betreft, zal ik, naast mijn dagelijkse activiteit en de voordelen voor de geestelijke en lichamelijke gezondheid, alle verenigingen die voetgangers vertegenwoordigen bijeenbrengen in het kader van de federale commissie voor actieve mobiliteit. Met het oog op het STOP-principe hecht ik veel belang aan het naast elkaar bestaan van vervoerswijzen die wederzijdse uitwisseling en begrip vereisen.

In het kader van deze bedenking zal ik de verenigingen die voetgangers vertegenwoordigen ondersteunen

du système, j'échangerai avec mon collègue ministre de la Sécurité pour renforcer le nombre de vélos retrouvés.

Par ailleurs, la cyclo logistique est un secteur important de l'économie du vélo. En effet, les livraisons urbaines à vélo sont souvent plus efficaces pour les entreprises tout en contribuant à la décarbonisation de notre mobilité. En 2026, je poursuivrai mes contacts avec le secteur et veillerai à ce que celui-ci soit entendu, par exemple à partir des mesures reprises dans le plan Be Cyclist 2.0. Une collaboration avec le SPF mobilité et Transports est nécessaire et a été formalisée notamment par l'intégration de BCLF dans la commission fédérale de la mobilité active.

Dans le cadre du suivi de la déclaration européenne sur l'utilisation du vélo, je veillerai également à ce que la cyclo logistique soit prise en compte à ce niveau en initiant un *non-paper* relatif à cette question.

De plus, je souhaite poursuivre les appels à projets "*Cycling to work*" en 2026 permettant à des ASBL de développer des projets afin d'encourager et d'accompagner les travailleurs à se rendre au travail à vélo. La qualité des projets effectués depuis 2024 me conforte dans le lancement d'une deuxième phase en 2026.

Enfin, dans le cadre de mes compétences, je veille à ce que, conformément au Contrat de Service Public et à la stratégie vélo de la SNCB, une attention particulière ait été portée à la combinaison vélo/train avec pour objectif davantage de places vélos dans les trains, davantage de parkings vélos (sécurisés) dans les gares ainsi que davantage d'infrastructures pour les cyclistes. L'intermodalité vélo et train possède un potentiel intéressant que je continuerai donc à développer avec la SNCB spécifiquement à partir d'une stratégie pour les vélos partagés et d'un renforcement de l'accessibilité des gares aux cyclistes.

Baromètre piéton

En ce qui concerne la marche, au-delà de ma pratique quotidienne et des biens faits pour la santé mentale et physique, je mettrai autour de la table l'ensemble des associations représentatives des piétons dans le cadre de la commission fédérale de la mobilité active. Au regard du principe STOP, j'attache une importance à la cohabitation entre les modes de déplacements nécessitant échanges et compréhension mutuelle.

Dans le cadre de cette réflexion je soutiendrai les associations représentatives des piétons dans la réalisation

bij de realisatie van de tweede voetgangersbarometer. In 2023 werd een eerste voetgangersbarometer opgesteld. Die geeft een eerste inzicht in het verplaatsingsgedrag, de behoeften en de verwachtingen van de voetgangersgemeenschap en maakt deze zichtbaar. Het is essentieel om te weten hoe voetgangers zich voelen en wat hun behoeften zijn. De barometer is een echt hulpmiddel bij de besluitvorming voor de verschillende actoren op het gebied van mobiliteit. Daarom moet dit initiatief worden voortgezet.

Autonome voertuigen

Autonome mobiliteit zorgt voor een revolutie in de mobiliteit van morgen en biedt veelbelovende perspectieven, met name op het gebied van milieu en toegankelijkheid. Autonome voertuigen spelen dan ook een sleutelrol in de evolutie naar geïntegreerde en multimodale mobiliteit. Autonome voertuigen zijn namelijk niet zomaar een nieuwe vorm van vervoer: ze vormen een essentiële schakel in een vloeiende mobiliteitsketen, die kan worden gekoppeld aan andere vervoerswijzen. Ze maken het mogelijk om onderbrekingen in het traject te verminderen, routes in real time te optimaliseren en de coördinatie tussen de verschillende vervoerswijzen te vergemakkelijken. Zo profiteert de gebruiker van een mobiliteitsdienst waarbij het autonome voertuig een traject met het openbaar vervoer kan aanvullen en zich kan aanpassen aan de specifieke behoeften van elk individu. Deze aanpak bevordert een efficiëntere, inclusievere en duurzamere mobiliteit.

Mijn visie op autonome voertuigen is in de eerste plaats die van gedeelde voertuigen, ten gunste van duurzamer en efficiënter openbaar vervoer. In het kader van mijn beleid voor duurzame mobiliteit vormt de integratie van autonome voertuigen dan ook een aanvulling op het aanbod van het openbaar vervoer. Het doel is uiteraard niet om het autoverkeer te doen toenemen, dat al te kampen heeft met files die een grote impact hebben op onze economie (5,3 miljard euro voor 2024). Ik wil daarom *Mobility as a Service* (MaaS) promoten, waarbij autonome voertuigen een belangrijke plaats kunnen innemen in de mobiliteitskeuzes van de Belgen.

In dit verband is een echte interfederale samenwerking op dit gebied onontbeerlijk om te kunnen profiteren van ieders ervaringen en expertise. Daarom werd in 2025 de interfederale groep autonome voertuigen opnieuw opgericht om een antwoord te bieden op de problemen in verband met autonome mobiliteit in België, zoals:

1) de goedkeuring van proefprojecten met autonome voertuigen;

du deuxième baromètre piéton. Un premier baromètre piéton a été réalisé en 2023. Celui-ci donne un premier aperçu des comportements de déplacement, des besoins et des attentes de la communauté piétonne et rend celle-ci visible. Connaître le ressenti et les besoins des piétons et piétonnes est essentiel. Le baromètre constitue un réel outil d'aide à la décision pour les différents acteurs de la mobilité. C'est pourquoi cette initiative doit être poursuivie.

Véhicules autonomes

La mobilité autonome révolutionne la mobilité de demain et ouvre vers des perspectives prometteuses, notamment en termes d'environnement et d'accessibilité. Dès lors, les véhicules autonomes jouent un rôle clé dans l'évolution vers une mobilité intégrée et multimodale. En effet, les véhicules autonomes ne sont pas simplement une nouvelle forme de transport: ils sont un maillon essentiel d'une chaîne de mobilité fluide, capable de s'articuler avec d'autres modes de transport. Ils permettent de réduire les ruptures de parcours, d'optimiser les trajets en temps réel et de faciliter la coordination entre les différents modes. Ainsi, l'utilisateur bénéficie d'un service de mobilité où le véhicule autonome peut compléter un trajet en transport en commun et s'adapter aux besoins spécifiques de chacun. Cette approche favorise une mobilité plus efficace, plus inclusive et plus durable.

Ma vision du véhicule autonome est d'abord celle de véhicules partagés, en faveur de transports publics plus durables et performants. Dans le cadre de ma politique de mobilité durable, l'intégration des véhicules autonomes complète donc l'offre de transport public. L'objectif n'est évidemment pas de faire croître le trafic automobile souffrant déjà d'embouteillages impactant fortement notre économie (5,3 milliards d'euros pour 2024). Je souhaite donc faciliter la mobilité servicielle (*MaaS – Mobility as a Service*) dans laquelle les véhicules autonomes peuvent trouver une place importante dans le choix de mobilité des Belges.

À cet égard, une réelle coopération interfédérale sur ce dossier est indispensable afin de mettre à profit les expériences et expertises de chacun. C'est pourquoi, en 2025, le Groupe interfédéral véhicules autonomes a été relancé afin de répondre aux problématiques liées à la mobilité autonome en Belgique, telles que:

1) l'autorisation des projets-pilotes des véhicules autonomes;

2) het opstellen van de gebruiksvoorwaarden voor goedgekeurde autonome voertuigen, zodat ze op de openbare weg mogen rijden.

In 2026 wordt de concretisering verwacht van de werkzaamheden van de interfederale groep in de vorm van een actualisering van het regelgevingskader. Er wordt ook aan bewustmaking gedaan van het belang van gedeeld gebruik van autonome voertuigen en de integratie in het openbaar vervoer. Daarom zal ik volgend jaar een symposium over autonome voertuigen organiseren om de politieke autoriteiten bewust te maken van hun naderende komst en hun impact die veel verder reikt dan mobiliteit alleen, met name op juridisch, milieu- en economisch gebied. De uitdagingen zijn talrijk en strategisch: technologisch, economisch, juridisch, ecologisch en maatschappelijk. België moet klaar zijn voor deze technologische ommekeer op het gebied van mobiliteit.

Ticket- en tariefintegratie

In 2025 ben ik de NMBS naar Zwitserland gereisd om de integratie van het openbaar vervoer te bestuderen tussen 250 vervoersbedrijven (trein, bus, boot, skilift). Dit model is gebaseerd op een solide juridische basis die reizigers een eenvoudig maar krachtig principe garandeert: een reis = een ticket. Geïnspireerd door dit Zwitserse succes wil ik hiernaar verwijzen in België. In het kader van de liberalisering van de spoorwegsector zal ik bijzondere aandacht besteden aan de integratie van tickets en tarieven in toekomstige regelgeving.

Het doel is duidelijk: u koopt een ticket in Bastenaken om naar Middelkerke te reizen met respectievelijk het netwerk van TEC, de NMBS en ten slotte dat van De Lijn. Om dit systeem te laten werken, is het essentieel om regelmatige dienstregelingen en efficiënte knooppunten in te voeren, de echte pijlers van een geslaagde integratie.

In 2026 wil ik concreet, zoals in de inleiding heb vermeld, in samenwerking met mijn regionale collega's, evolueren naar een brede integratie van tickets en tarieven op basis van een nauwkeurige retroplanning, een robuuste architectuur, een duidelijk bestuur en een begrotingsraming die de exploitanten begin 2026 zullen voorleggen. In overeenstemming met het besluit van de Interministeriële Conferentie van de ministers van Mobiliteit van 30 september 2025 zal ik de operationalisering opvolgen van de ontwikkeling van het "Pay-As-You-Go"-systeem, dat het mogelijk moet maken om verplaatsingen van punt A naar punt B zonder problemen en tegen een voordelig tarief aan te moedigen.

2) la mise en place des conditions d'utilisation des véhicules autonomes homologués afin de leur permettre de circuler sur la voie publique.

En 2026, la concrétisation du travail de ce groupe interfédéral est attendue sous forme d'une actualisation du cadre réglementaire. Un travail de sensibilisation quant à l'importance des usages partagés des véhicules autonomes et intégrés aux transports publics est également mené. C'est pourquoi j'organiserai l'année prochaine un colloque sur les véhicules autonomes, afin de sensibiliser les autorités politiques à leur arrivée imminente et à leur impact bien au-delà de la mobilité – notamment dans les domaines juridique, environnemental et économique. Les enjeux sont multiples et stratégiques: technologiques, économiques, juridiques, environnementaux et sociétaux. La Belgique doit être au rendez-vous de ce tournant technologique de la mobilité.

Intégration billettique et tarifaire

En 2025, en présence de la SNCB, je me suis rendu en Suisse afin d'étudier l'intégration des transports en commun entre 250 entreprises de transport (train, bus, bateau, remontée mécanique). Ce modèle repose sur une base juridique solide qui garantit aux voyageurs un principe simple mais puissant: un voyage = un ticket. Inspiré par cette réussite helvétique, je souhaite y faire référence en Belgique. Dans le contexte de la libéralisation du secteur ferroviaire, je porterai une attention particulière à l'intégration billettique et tarifaire dans les actes réglementaires à venir.

L'objectif est clair: vous achetez un ticket à Bastogne pour vous rendre à Middelkerke en utilisant respectivement le réseau du TEC, de la SNCB et enfin celui de De Lijn. Pour que ce système fonctionne, il est essentiel de mettre en place des horaires cadencés et des nœuds de correspondance efficaces, véritables piliers d'une intégration réussie.

Concrètement, en 2026, comme évoqué en introduction, je souhaite, en collaboration avec mes homologues régionaux, aller vers une intégration billettique et tarifaire large sur base d'un retroplanning précis, d'une architecture robuste, d'une gouvernance claire, et une estimation budgétaire que les opérateurs présenteront début 2026. Dès lors, conformément à la décision de la Conférence Interministérielle des ministres de la Mobilité du 30 septembre 2025, je suivrai l'opérationnalisation du développement du "Pay-As-You-Go" devant permettre d'encourager les déplacements de point A à un point B sans difficulté et à partir d'un tarif avantageux. Il est souhaitable que les 4 opérateurs de

Het is wenselijk dat de vier vervoersmaatschappijen de principes die ten grondslag liggen aan een dergelijke integratie zo snel mogelijk operationaliseren.

Duurzamere mobiliteit vereist ook een aanpassing van de fiscale bepalingen

Fiscaliteit speelt een doorslaggevende rol bij mobiliteitskeuzes, met name voor verplaatsingen van de woonplaats naar het werk. De keuzes, of die nu door de werkgever of de werknemer worden gemaakt, worden vaak geleid door de meest voordelige maatregelen. De regels zijn echter talrijk, complex en soms moeilijk in de praktijk toe te passen. Daarom is het essentieel om aan deze kwestie te werken.

Zo zal ik in 2026, in samenwerking met mijn collega van Financiën, toezien op de uitvoering van de maatregelen uit het regeerakkoord die de overgang naar emissievrije voertuigen moeten versnellen. We zullen ons enerzijds inzetten voor een verdere verlaging van het terugbetalingspercentage voor professionele diesel, terwijl we dit op een niveau houden dat vergelijkbaar is met dat van buurlanden, met name Frankrijk, en anderzijds voor de geleidelijke afschaffing van het fiscale voordeel dat nog steeds wordt toegekend aan bestelwagens met een fossiele motor.

In een ander verband zullen we ook verder nadenken over de voorwaarden voor toegang tot de fiscale aftrek voor carpooling, zodat alle werknemers hiervan kunnen profiteren, en niet alleen die van bedrijven die dit soort verplaatsingen formeel organiseren en financieel ondersteunen.

Sociale leasing

In 2025 is een studie gestart naar de verschillende financierings- en aankoopwijzen van elektrische voertuigen op basis van het Franse model. In 2026 zal ik dit werk voortzetten met het oog op de ontwikkeling van een systeem voor sociale leasing dat is aangepast aan het Belgische model.

Mobiliteitsbudget

Gezien het besluit van de Ministerraad van januari 2026 zal ik werken aan de uitvoering van de eerste fase van het mobiliteitsbudget, dat werkgevers systematisch kunnen aanbieden aan werknemers die recht hebben op een bedrijfswagen of er al een hebben. Vervolgens wil ik het bestaande mobiliteitsbudget hervormen, zodat het een mobiliteitsbudget voor iedereen wordt.

transports opérationnalisent au plus vite les principes qui soutiennent pareille intégration.

Une mobilité plus durable nécessite également l'adaptation de dispositions fiscales

La fiscalité joue un rôle décisif dans les choix de mobilité, notamment pour les déplacements du domicile au lieu de travail. Les choix, que ce soient ceux de l'employeur ou ceux du travailleur, sont souvent guidés par les mesures les plus avantageuses. Néanmoins, les règles sont nombreuses, complexes et quelquefois difficiles à mettre en pratique. C'est pourquoi il est essentiel de travailler sur cette question.

Ainsi, en 2026 je veillerai, en collaboration avec mon collègue des Finances, à la mise en œuvre des mesures de l'accord de gouvernement visant à accélérer la transition vers des véhicules zéro émission. Nous travaillerons ainsi, d'une part, à une nouvelle réduction du taux de remboursement pour le diesel professionnel tout en le maintenant à un niveau comparable à celui des pays voisins, notamment la France, et d'autre part, à supprimer progressivement l'avantage fiscal encore accordé aux camionnettes à moteur fossile.

Dans un autre registre, nous poursuivrons également la réflexion sur 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 de déplacement.

Leasing social

En 2025, une étude a été lancée en ce qui concerne les différents modes de financement et d'acquisition de véhicules électriques sur base du modèle français. En 2026, je poursuivrai ce travail sur le développement d'un leasing social adapté au modèle belge.

Budget mobilité

Considérant la décision du Conseil des ministres de janvier 2026, je travaillerai à la mise en œuvre de la première phase du budget mobilité, qui pourra être systématiquement proposée par les employeurs aux travailleurs ayant droit à une voiture de société ou qui en disposent déjà. Ensuite, je souhaite réformer le budget mobilité existant de façon à ce qu'il devienne un budget mobilité pour tous.

Mobiliteitsgedrag

In 2026 zal mijn administratie de reisgewoonten van de Belgen blijven analyseren aan de hand van enquêteresultaten en andere gegevensbronnen. De resultaten van de laatste federale enquête over woon-werkverkeer zullen worden voorgesteld. Onderwerpen als telewerk, de voor- en nadelen van vervoerswijzen, de reizen van Belgen, bedrijfswagens en het mobiliteitsbudget zullen worden geanalyseerd, met name aan de hand van de BeMob-enquêtes die worden georganiseerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer. “Meten is weten”. Als we een beleid willen voeren dat beantwoordt aan de behoeften van de bevolking en tegelijkertijd een modal shift stimuleert in het belang van de economie, de samenleving en het milieu, blijft het essentieel om een nauwkeurig beeld te hebben van het huidige gedrag van de bevolking en de redenen daarachter.

WEGVERVOER EN VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid

Er moeten nog talrijke maatregelen worden genomen om het aantal doden en ernstig gewonden op de Belgische wegen tegen 2030 te halveren. Elk verkeersongeval is er één te veel en we moeten op alle niveaus samenwerken om “vision zero” te bereiken tegen 2050. Daarom wil ik de *hotspots* van dodelijke ongevallen in België in kaart brengen, zodat ik samen met de bevoegde federale departementen en de lokale en regionale overheden kan werken aan het verbeteren van de verkeersveiligheid door middel van passende preventie- en sanctiemaatregelen.

Samen met mijn administratie zal ik er alles aan doen om de verkeersveiligheid in België te verbeteren. De veiligheid van de actieve weggebruikers blijft een prioriteit, net als de strijd tegen recidive op de weg. Ik zal er ook voor zorgen dat de nadruk wordt gelegd op gedragsverandering en niet alleen op repressie.

Actieplannen Verkeersveiligheid 2026-2030

Mijn diensten zullen werken aan de uitvoering van het nieuwe actieplan verkeersveiligheid, in overleg met mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken. Dit tripartiete plan bepaalt concrete operationele doelstellingen waarbij de betrokken administraties rechtstreeks betrokken zijn en voorziet in middelen om deze te verwezenlijken, afkomstig uit het Federaal Fonds voor Verkeersveiligheid. De uitvoering ervan zal zorgen voor

Les comportements de mobilité

En 2026, mon administration continuera à analyser les pratiques de déplacement des Belges à travers l'utilisation des résultats d'enquêtes et d'autres sources de données. Les résultats de la dernière édition de l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail seront présentés. Des sujets comme le télétravail, les avantages et inconvénients des modes de transport, les voyages des Belges, les voitures de société et le budget mobilité seront ainsi analysés, notamment par le biais des enquêtes BeMob organisées par le SPF Mobilité et Transports. “Mesurer, c'est savoir”. Si l'on souhaite mener des politiques qui répondent aux besoins de la population tout en nous permettant de stimuler un modal shift dans l'intérêt de l'économie, du social et de l'environnement, il reste essentiel d'avoir une vue précise sur les comportements actuels de la population et les raisons qui les sous-tendent.

TRANSPORT ROUTIER ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Sécurité routière

Il y a encore de nombreuses mesures à mettre en œuvre pour réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves sur les routes belges d'ici à 2030. Chaque accident de la route est un accident de trop, nous devons travailler ensemble à tous les niveaux pour atteindre la “vision zéro” à l'horizon 2050. C'est pourquoi, je souhaite pouvoir identifier les *hotspots* des accidents mortels en Belgique, afin de travailler avec les départements fédéraux compétents et les autorités locales et régionales au renforcement de la sécurité routière, grâce à des dispositifs de prévention et de sanction adaptés.

Avec mon administration, je mettrai tout en œuvre pour améliorer la sécurité routière en Belgique. La sécurité des usagers actifs de la route reste une priorité, tout comme la lutte contre la récidive routière. Je veillerai également à mettre l'accent sur le changement de comportement et plus uniquement sur le caractère répressif.

Plan d'Actions Sécurité Routière 2026-2030

Mes services travailleront à la mise en œuvre du nouveau Plan d'Actions Sécurité routière en concertation avec mes homologues de la Justice et de l'Intérieur. Ce plan tripartite détermine des objectifs opérationnels concrets qui impliquent directement les administrations concernées et prévoit des moyens pour les réaliser, issus du Fonds fédéral de la sécurité routière. Sa mise en œuvre garantira une collaboration planifiée et effective

een geplande en doeltreffende samenwerking tussen de overheidsinstanties op het gebied van verkeersveiligheid. Deze doelstelling sluit aan bij SDG 3 en meer bepaald 3.6, die betrekking heeft op het terugdringen van het aantal doden en gewonden als gevolg van verkeersongevallen.

Van de maatregelen die het bevat, denk ik in het bijzonder aan de volgende doelstellingen van het regeerakkoord:

De strijd tegen recidive

Wij kunnen niet langer wachten. Herhaalde overtredingen moeten strikt worden geregistreerd in een database, zoals bepaald in het regeerakkoord. Het gevoel van onveiligheid dat wordt veroorzaakt door een minderheid van Belgische bestuurders met gevaarlijk rijgedrag kan niet langer worden genegeerd. We weten nu dat 45 % van de overtreders (Vias, 2024) opnieuw wordt veroordeeld voor een overtreding van de verkeersregels en dat deze veroordeling vaak binnen twee jaar na de eerste overtreding plaatsvindt. Nu de overgrote meerderheid van de Europese landen beschikt over een mechanisme om recidive tegen te gaan en gevaarlijk rijgedrag te bestrijden, is het tijd om te breken met het immobilisme. Ik wil een ambitieuze hervorming doorvoeren ten dienste van de verkeersveiligheid. Daarom zullen in 2026, in nauw overleg met Justitie en Binnenlandse Zaken, de contouren van de veelplegersdatabank worden vastgelegd. Mijn administratie zal meer specifiek betrokken zijn bij het opstellen van het wettelijk kader voor de oprichting van deze databank. Dit wettelijk kader moet de werkwijze, de procedure en de nodige middelen vastleggen in overeenstemming met het regeerakkoord. We zullen bestuurders die binnen drie jaar dezelfde overtredingen begaan, met name 8 snelheidsovertredingen, 3 keer gebruik van een elektronisch apparaat met scherm achter het stuur, twee keer rijden onder invloed of 5 snelheidsovertredingen in combinatie met een overtreding van de derde graad, voor de rechter dagen, zodat zij aan een aanvullende maatregel worden onderworpen. Mijn doel is niet alleen repressief, daarom wil ik opleidingen invoeren waardoor bepaalde overtredingen uit de database kunnen worden geschrapt.

Uitbreiding van het aanbod aan educatieve sancties

Mijn verkeersveiligheidsbeleid is erop gericht een constant evenwicht te bewaren tussen preventie en repressie. Gelet op het bestaande juridische arsenaal wil ik de ontwikkeling van opleidingen ter bevordering van gedragsverandering versterken. Ik ben ervan overtuigd dat bewustwording van gevaarlijk rijgedrag een concrete

de l'action des pouvoirs publics dans le domaine de la sécurité routière. Cet objectif rejoint l'ODD 3 et plus précisément le 3.6 relatif à la réduction du nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route.

Parmi les mesures qu'il contient, je pense en particulier aux objectifs de l'accord de gouvernement suivants:

La lutte contre la récidive

Nous ne pouvons plus attendre. Les infractions répétées doivent être rigoureusement enregistrées dans une base de données, comme le prévoit l'accord de gouvernement. Le sentiment d'insécurité provoqué par une minorité de conducteurs belges aux comportements dangereux ne peut plus être ignoré. Nous savons désormais que 45 % des contrevenants (Vias, 2024) sont à nouveau condamnés pour une infraction du code de la route et que cette condamnation intervient souvent dans les deux ans après la première infraction. À l'heure où l'écrasante majorité des pays d'Europe dispose d'un mécanisme de lutte contre la récidive pour lutter contre les comportements dangereux au volant, il est temps de rompre avec l'immobilisme. Je souhaite engager une réforme ambitieuse au service de la sécurité routière. Par conséquent, en 2026, en étroite concertation avec la Justice et l'Intérieur, les contours de la banque de données "récidive" seront définis. Mon administration sera plus spécifiquement impliquée dans la rédaction du cadre légal relatif à la création de cette banque de données. Ce cadre légal devra définir les modalités de fonctionnement, la procédure et les moyens nécessaires conformément à l'accord de gouvernement. Nous allons assigner en justice les conducteurs qui commettent les mêmes infractions dans un délai de trois ans, notamment 8 excès de vitesse, 3 utilisations d'un appareil électronique avec écran au volant, deux conduites sous influence ou 5 excès de vitesse combinés à une infraction de troisième degré, afin qu'ils fassent l'objet d'une mesure supplémentaire. Mon objectif n'est pas que répressif, c'est pourquoi, je souhaite mettre en œuvre des formations permettant l'annulation de certaines infractions de la base de données.

L'extension de l'offre des sanctions éducatives

Ma politique de sécurité routière vise à maintenir un équilibre constant entre prévention et répression. Eu égard à l'arsenal juridique existant, je souhaite renforcer le développement de formations destinées à encourager les changements de comportements. Je suis convaincu que la prise de conscience des comportements dangereux

en duurzame oplossing is, die geldboetes kan aanvullen of zelfs vervangen.

In 2026 zal mijn administratie het koninklijk besluit inzake re-integratieopleiding (opgenomen in de wet van 16 mei 2024) verder uitwerken in nauw overleg met Justitie. Na voorlegging aan de gewesten voor advies zal het dossier worden voorgelegd aan de Raad van State.

Wat betreft het creëren van alternatieven voor onmiddellijke inning, zal het overleg met Justitie en de regio's worden voortgezet, binnen de naleving van de bevoegdheidsverdeling.

De cursus verkeersveiligheid, voorzien in het regeerakkoord, moet worden bestudeerd met de betrokken partners, met name Justitie en de gewesten, om de samenhang te garanderen tussen de verschillende soorten verkeersveiligheidsopleidingen, die allemaal gericht zijn op een duurzame gedragsverandering bij de overtreder.

Rijden onder invloed

Rijden onder invloed van alcohol en drugs is een van de grootste plagen op onze wegen. Ik ben vastbesloten om de inspanningen die alle publieke spelers tot nu toe hebben geleverd, voort te zetten.

Zoals voorzien in het actieplan voor verkeersveiligheid zal ik mijn collega van Binnenlandse Zaken bijstaan bij de oprichting van een nationale databank voor controles van alcohol en drugs. Het is namelijk van cruciaal belang om een beter inzicht te krijgen in wat er op het terrein gebeurt om efficiëntere controles te kunnen blijven uitvoeren.

In het kader van de strijd tegen drugs achter het stuur zal ik een wetsontwerp indienen om ketamine toe te voegen aan de lijst van verboden stoffen en dat in werking zal treden zodra de diensten van Justitie technisch klaar zijn.

Dit wetsontwerp verlengt ook de standaardduur van het tijdelijke rijverbod tot twaalf uur bij de minste intoxicatie door alcohol of verdovende middelen. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede, omdat bestuurders onder invloed zo direct worden geconfronteerd met de regel dat ze niet mogen rijden en tegelijkertijd onder invloed zijn.

Tegelijkertijd steunen wij het feit dat het openbaar ministerie een veel repressiever beleid moet voeren, met name door de algemene invoering van een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs voor 15 dagen zodra een

au volant constitue une réponse concrète et pérenne, susceptible de compléter – voire de remplacer – les sanctions pécuniaires.

En 2026, mon administration poursuivra l'élaboration de l'arrêté royal portant sur les formations de réintégration (inscrites dans la loi du 16 mai 2024) en étroite concertation avec la Justice. Après la soumission pour avis aux régions, le dossier sera soumis au Conseil d'État.

Pour ce qui est de la création des formations alternatives à la perception immédiate, la concertation avec la Justice et les régions sera poursuivie dans le respect de la répartition des compétences.

Le cours de sécurité routière, prévu dans l'accord de gouvernement devra être étudié avec les partenaires impliqués, notamment la Justice et les régions, afin de garantir la cohérence entre les différents types de formations sécurité routière, qui visent toutes un changement de comportement durable auprès du contrevenant.

Conduite sous influence

La conduite sous influence d'alcool et de drogues représente un des plus grands fléaux sur nos routes. J'entends poursuivre avec détermination les efforts entrepris par tous les acteurs publics jusqu'à ce jour.

Parmi ceux-ci, et tel que cela est prévu dans le Plan d'Actions Sécurité routière, j'assisterai mon collègue de l'Intérieur pour la mise en place d'une banque de données des contrôles alcool et drogue à l'échelle nationale. Il est en effet primordial de bénéficier d'une connaissance plus fine de ce qui se passe sur le terrain pour continuer à déployer des contrôles plus efficaces.

Dans le cadre de la lutte contre la drogue au volant, je déposerai un projet de loi ajoutant la kétamine à la liste des substances interdites et entrant en vigueur dès que les services de la Justice seront prêts sur le plan technique.

Ce projet de loi étendra également la durée standard de l'interdiction temporaire de conduire à douze heures dès la moindre intoxication par alcool ou stupéfiants. La sécurité routière y gagnera, car les conducteurs sous influence seront ainsi directement confrontés à l'exigence de ne pas pouvoir conduire et être sous influence en même temps.

En parallèle, nous soutenons qu'une politique beaucoup plus répressive au niveau du ministère public doit être poursuivie, en particulier au moyen de la généralisation du retrait immédiat du permis de conduire pour 15 jours

alcoholpromillage van ten minste 0,35 mg/l AAE wordt vastgesteld, terwijl dat vandaag nog 0,50 mg/l UAL is.

Bovendien zal ik in samenwerking met mijn administratie een wetsontwerp opstellen om rechters te verplichten een alcoholslot op te leggen zodra een persoon herhaaldelijk een alcoholpercentage van ten minste 0,35 mg/l UAL heeft, tenzij zij een afwijking rechtvaardigen.

Mijn administratie zal ook onderzoeken of het alcoholslot een positieve rol kan spelen bij alcoholverslaving; dit zou mogelijk de re-integratie van personen in de samenleving kunnen vergemakkelijken en tegelijkertijd de verkeersveiligheid op de weg kunnen waarborgen. Ten slotte zal ik laten onderzoeken hoe we bij zeer ernstige overtredingen in verband met alcohol en drugs het rijbewijs kunnen intrekken totdat is aangetoond dat er geen sprake is van een verslaving die de rijvaardigheid beïnvloedt.

Er wordt een proefproject van VIAS ingevoerd om een *alco gates* te installeren in parkeergarages. Deze moet voorkomen dat mensen die gedronken hebben de parkeergarage verlaten. Dit project is bedoeld voor instellingen, bedrijven en parkeergarages. Er wordt ook nagedacht over de voordelen, zoals tijdwinst, de nabijheid van de parkeergarage, enz., die kunnen worden geboden aan gebruikers die zich ertoe verbinden nuchter te rijden. Deze ambities op het gebied van de strijd tegen rijden onder invloed dragen bij aan SDG 3.9, dat tot doel heeft het aantal sterfgevallen en ziekten als gevolg van gevaarlijke stoffen aanzienlijk te verminderen.

Ten slotte wordt er momenteel wetgeving opgesteld om de lacunes op het gebied van alcohol- en drugscontroles in de luchtvaartsector op te vullen. Deze wetgeving maakt het mogelijk om alcohol- en drugstests verplicht te stellen voor alle veiligheidsfuncties in de professionele luchtvaart, maar ook voor amateurs. Deze wetgeving is gebaseerd op de verkeersregels, met vergelijkbare procedures, en zal gebruikmaken van dezelfde controlemiddelen.

GSM achter het stuur

De GSM achter het stuur is geen afleiding, het is een overtreding. En de menselijke kosten van deze overtreding zijn te hoog, want naar schatting gaan er jaarlijks 50 levens verloren als gevolg van dit gedrag. Het aantal inbreuken stagneert al jaren rond de 110.000 per jaar, rekening houdend met de politiecapaciteit die op het terrein wordt ingezet. Volgens een gedragsstudie van VIAS gebruikt 2 % van de bestuurders tijdens het rijden een elektronisch apparaat met een scherm op een observatiepunt. Het is nu tijd om een versnelling hoger te schakelen. In samenwerking met politie en justitie zullen

dès qu'une intoxication alcoolique d'au moins 0,35mg/l AAE sera constatée, alors qu'elle est encore de 0,50 mg/l AAE aujourd'hui.

En outre, en collaboration avec mon administration, je préparerai un projet de loi afin d'obliger les juges à imposer l'éthylotest anti-démarrage dès qu'une personne présente à plusieurs reprises un taux d'alcool d'au moins 0,35 mg/l AAE, sauf s'ils justifient une dérogation.

Mon administration examinera également si l'éthylotest anti-démarrage peut jouer un rôle positif en cas de dépendance à l'alcool; potentiellement, cela pourrait faciliter la réintégration des personnes dans la société tout en garantissant la sécurité routière sur la route. Enfin, je vais faire examiner comment, en cas d'infractions très graves liées à l'alcool et aux drogues, nous pouvons retenir le permis de conduire jusqu'à ce qu'il soit démontré qu'il n'y ait aucun problème de dépendance qui affecte les capacités de conduire.

Un projet pilote de VIAS visant à installer un *alcoo-gate* dans les parkings va être mis en œuvre. Il doit empêcher les personnes ayant bu de quitter le parking. Ce projet s'adresse aux institutions, aux entreprises et aux parkings. On réfléchit également aux avantages, par exemple le gain de temps, la proximité du parking, etc., qui pourraient être offerts aux utilisateurs s'engageant à conduire sobriement. Ces ambitions en matière de lutte contre la conduite sous influence contribuent à l'ODD 3.9 visant à réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances dangereuses.

Enfin, une législation est en cours d'élaboration afin de combler les lacunes en matière de contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants dans le secteur aérien. Elle permettra d'imposer des tests d'alcoolémie et de stupéfiants à toutes les fonctions de sécurité dans l'aviation professionnelle, ainsi qu'aux amateurs. Cette législation s'appuie sur le code de la route, avec des procédures similaires, et utilisera les mêmes moyens de contrôle.

GSM au volant

Le GSM au volant n'est pas de la distraction, c'est une faute. Et le coût humain de cette infraction est trop élevé, car on estime que 50 vies sont perdues chaque année, à cause de ce comportement. Le nombre d'infraction stagne autour de 110.000 par an depuis des années, compte tenu des capacités policières déployées sur le terrain. Selon une étude comportementale réalisée par VIAS, 2 % des conducteurs utilisent un appareil électronique avec écran au volant à un point d'observation. Il est temps désormais de passer à la vitesse supérieure. En collaboration avec la police et la justice, mes services

mijn diensten werken aan de ontwikkeling van technische en juridische oplossingen om detectiecamera's langs de wegen te gebruiken. In 2026 zal een *proof of concept* worden gelanceerd. In landen waar camera's worden gebruikt, stellen wij een daling vast van het aantal chauffeurs dat hun GSM blijft gebruiken.

Staten-Generaal Verkeersveiligheid – Interfederaal samenwerking

Op basis van het eindrapport en de evaluatie van het eerste federale plan voor de verkeersveiligheid (2021-2025), dat eind 2025 in samenwerking met alle betrokken federale en regionale partners zal worden afgerond, zullen de grote lijnen van een tweede federaal plan (2026-2030) kunnen worden vastgelegd.

Net als bij het eerste plan in 2021 is het mijn bedoeling om het tweede plan officieel bekend te maken tijdens de zesde editie van de Staten-Generaal voor Verkeersveiligheid, die ik in de loop van 2026 zal organiseren in samenwerking met de zes bevoegde federale en regionale ministers.

Voor mij is het essentieel om de dynamiek "*All-for-zero*" voort te zetten, want verkeersveiligheid houdt niet op bij de regionale grenzen. We kunnen alleen resultaten boeken als we allemaal samenwerken en ons allemaal inzetten. Daarom zullen de Staten-Generaal van 2026 een interfederaal gebeuren zijn, waaraan alle niveaus, alle stakeholders en de hele bevolking zullen deelnemen.

Gemoderniseerde en geharmoniseerde Code van de openbare weg

Alle actoren op het terrein verwachten de uitvoering van de in 2024 gepubliceerde Code van de openbare weg. Mijn diensten leggen momenteel de laatste hand aan een besluit dat bepaalde lacunes corrigeert, in zeer nauwe samenwerking met de gewesten. Samen met mijn gewestelijke collega's zijn wij overeengekomen om de inwerkingtreding met enkele maanden uit te stellen (1 juni 2027). Dit zal met name voorkomen dat de operationele diensten van politie en justitie te maken krijgen met problemen in verband met de bijna gelijktijdige inwerkingtreding van het nieuwe Strafwetboek (april 2026). In goede samenwerking met de Gewesten, zal ik bijzondere aandacht besteden aan de correcte implementatie van de regelgeving om een nieuwe uitstel van de inwerkingtreding van de code van de openbare weg te voorkomen.

Tegelijk met de voltooiing van de Code van de openbare weg worden verschillende projecten voorbereid om de verwijzingen naar de oude code van 1975 aan te passen

travaileront à l'élaboration de pistes techniques et juridiques afin de pouvoir utiliser des caméras de détection le long des routes. Une preuve de concept sera lancée en 2026. Dans les pays où des caméras sont utilisées, nous constatons une baisse du nombre de conducteurs qui continuent à utiliser leur GSM.

États Généraux de la Sécurité Routière – Coopération Interfédérale

Sur la base du rapport final et de l'évaluation du premier plan fédéral pour la sécurité routière (2021-2025), qui sera finalisé fin 2025 en collaboration avec tous les partenaires fédéraux et régionaux concernés, il sera possible de définir les grandes lignes d'un deuxième plan fédéral (2026-2030).

Comme cela a été le cas pour le premier plan en 2021, j'ai l'intention d'annoncer officiellement le deuxième plan lors de la sixième édition des États généraux de la sécurité routière, que j'organiserai dans le courant de l'année 2026 en collaboration avec les six ministres compétents, fédéraux et régionaux.

Il est pour moi essentiel de poursuivre la dynamique "*All-for-zero*", car la sécurité routière ne s'arrête pas aux frontières régionales. Nous ne pouvons obtenir des résultats que si nous travaillons tous ensemble et nous engageons tous. C'est pourquoi les États généraux de 2026 seront un événement interfédéral, auquel participeront tous les niveaux, toutes les parties prenantes, ainsi que la population dans son ensemble.

Code de la voie publique modernisé et harmonisé

La mise en œuvre du Code de la Voie publique publié en 2024 est attendue par tous les acteurs de terrain. Mes services finalisent actuellement un arrêté corrigeant certaines lacunes, en très étroite collaboration avec les régions. Avec mes homologues régionaux, nous avons convenu de reporter l'entrée en vigueur de quelques mois (au 1^{er} juin 2027). Ce qui permettra notamment d'éviter aux services opérationnels de la Police et de la Justice des difficultés liées à l'entrée en vigueur presque concomitante du Nouveau Code pénal (avril 2026). Je serai particulièrement attentif, en bonne collaboration avec les Régions, à la bonne implémentation des textes réglementaires afin d'éviter tout nouveau report de l'entrée en vigueur du code de la voie publique.

En parallèle à la finalisation du Code de la Voie publique, différents projets sont préparés en vue d'adapter dans le cadre légal et réglementaire général les

aan het algemene wettelijke en regelgevende kader. Mijn doel is om deze verschillende projecten medio 2026 goed te keuren. Het koninklijk besluit betreffende de indeling van overtredingen, het koninklijk besluit betreffende automatisch vast te stellen overtredingen en het koninklijk besluit betreffende gemeentelijke administratieve sancties worden eveneens aangepast.

Het volledige regelgevende kader moet een jaar voor de inwerkingtreding van de Code van de openbare weg klaar zijn, zodat alle institutionele en particuliere actoren zich in goede omstandigheden kunnen voorbereiden.

Wat de verkeersregels betreft, wil ik in goede samenwerking met het Parlement de impact van de helmplicht voor elektrische steps onderzoeken op basis van een benchmarking die door mijn administratie is uitgevoerd. De uitvoeringsmodaliteiten (particuliere en/of deelsteps, andere vervoermiddelen, enz.) zullen worden bepaald in overleg met de partners en de sector van de gedeelde mobiliteit. Om deze regels zo snel mogelijk in te voeren, moet artikel 36 van het huidige koninklijk besluit van 1 december 1975, de wegcode, worden gewijzigd en moet tegelijkertijd ook artikel 43 van het nieuwe koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de code van de openbare weg worden aangepast.

De inbreuken van Belgische en buitenlandse overtreders doeltreffender en sneller behandelen

Tijdens deze legislatuur wil ik ook meer aandacht besteden aan andere soorten verkeersovertredingen, niet alleen de grote plagen als te hard rijden en rijden onder invloed. Hierbij denk ik bijvoorbeeld aan: het ontbreken van een verzekering, een ongeldige technische keuring...

Buitenlandse overtreders zullen niet buiten schot blijven. De gewijzigde richtlijn *Crossborder Exchange* gewijzigd op 19 december 2024 zal de identificatie van buitenlandse overtreders verbeteren en voorkomen dat ze ongestraft blijven, terwijl hun rechten worden gerespecteerd. Mijn administratie neemt momenteel deel aan de werkgroepen van de Europese Commissie met betrekking tot de goedkeuring van gedelegeerde handelingen. Zodra deze besluiten zijn aangenomen, kan mijn administratie overgaan tot de formele omzetting van de richtlijn. De lidstaten hebben 30 maanden de tijd om de richtlijn om te zetten, dus ze moet ten laatste op 20 juli 2027 klaar zijn. Deze omzetting wordt voorbereid in nauwe samenwerking met de regionale en federale partners.

références à l'ancien code de 1975. Mon objectif est d'adopter ces différents projets mi-2026. L'arrêté royal relatif à la catégorisation des infractions, celui relatif aux infractions pouvant être constatées automatiquement et celui relatif aux sanctions administratives communales sont également en voie d'adaptation.

L'ensemble du cadre réglementaire devra être prêt un an avant l'entrée en vigueur du Code de la Voie publique afin de permettre à tous les acteurs institutionnels et privés de se préparer dans de bonnes conditions.

Sur le plan des règles de circulation, en bonne collaboration avec le Parlement, je souhaite étudier l'impact de l'obligation du port du casque pour les trottinettes électriques à partir d'un benchmarking réalisé par mon administration. Les modalités de mise en œuvre (trottinettes particulières et/ou partagées, autres engins de déplacement...) seront déterminées en concertation avec les partenaires et le secteur de la mobilité partagée. Afin d'introduire ces règles le plus rapidement possible, l'article 36 de l'arrêté royal actuel du 1^{er} décembre 1975, le code de la route, doit être modifié et, parallèlement, l'article 43 du nouvel arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au code de la voie publique doit également être adapté.

Traiter les infractions de manière plus efficace et plus rapide pour les contrevenants belges et étrangers

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, le contrôle technique non valide...

Les contrevenants étrangers sont aussi concernés par les infractions. La directive *Crossborder Exchange* modifiée en date du 19 décembre 2024 permettra d'améliorer l'identification des contrevenants étrangers et d'éviter leur impunité tout en respectant leurs droits. Mon administration participe actuellement aux groupes de travail de la Commission européenne relatifs à l'adoption des actes délégués. Dès que ces actes seront adoptés, mon administration pourra procéder à la transposition formelle de la directive. Pour la transposition, les États membres disposent de 30 mois, de sorte qu'il faudra être prêt au plus tard le 20 juillet 2027. Cette transposition est préparée en étroite coopération avec les partenaires régionaux et fédéraux.

Rijbewijs

De Europese richtlijnen inzake het rijbewijs en de wederzijdse erkenning van rijverboden werden in november 2025 goedgekeurd. De werkzaamheden voor de omzetting zijn al gepland en mijn administratie zal in de loop van 2026 de eerste vergaderingen met de partners (gewesten, Justitie, Politie) organiseren. We zullen echter moeten wachten op de goedkeuring van de uitvoeringsbesluiten met betrekking tot het mobiele rijbewijs en het Europese gegevensuitwisselingsnetwerk RESPER om de nodige analyse te kunnen afronden.

Ik zal bijzondere aandacht besteden aan de snelle omzetting van de bepaling die houders van een B-rijbewijs toestaat om een bestelwagen met een alternatieve motorisering met een maximaal toegestaan gewicht van 4,25 ton te besturen. Deze mogelijkheid was al sinds 2018 onder bepaalde voorwaarden voorzien en heeft geleid tot de lancering van een proefproject in België in 2023. Aangezien dit proefproject op 31 augustus 2026 afloopt en ik de nodige continuïteit voor de deelnemers wil waarborgen, zal deze bepaling, onder voorbehoud van de conclusies van de studie die in de komende maanden wordt verwacht over de impact van het project op de verkeersveiligheid, vóór het einde van dit proefproject in het Belgische recht worden omgezet.

Ik zal ook bijzondere aandacht besteden aan de omzetting van de richtlijn voor hulpdiensten en bestuurders van campers en caravans, in goede samenwerking met de *Belgian Caravaning, Camping & Motorhome Association* (BCCMA).

Voertuigveiligheid

Verkeersveiligheid vereist ook de ontwikkeling van productnormen voor de actieve veiligheid van voertuigen en uniforme regels voor het internationale wegverkeer, maar ook de invoering op de markt van goedgekeurde systemen die correct functioneren en het gebruik ervan niet ontmoedigen.

Daarom zal mijn administratie deelnemen aan het “*World Forum for the harmonization of vehicle regulations*” (UNECE/WP29), dat belast is met de integratie van technologische innovaties in voertuigen om ze veiliger en milieuvriendelijker te maken.

Bovendien zal ik richtlijnen opstellen voor de ontwikkeling van autonome voertuigen op nationaal en internationaal niveau. Mijn administratie zal dan ook deelnemen aan verschillende werkgroepen over dit onderwerp (CCAM-platform en MVWG-ACV-subgroep van de EU, WP1, IGEAD, GE.3 en GRVA van de UNECE). In dit verband zal ik ook de vooruitgang opvolgen van

Permis de conduire

Les directives européennes relatives au permis de conduire et à la reconnaissance mutuelle des interdictions de conduire ont été approuvées en novembre 2025. Les travaux de transposition ont commencé à être planifiés et mon administration va organiser les premières réunions avec les partenaires (régions, Justice, Police) dans le courant de l'année 2026. Il faudra toutefois attendre l'adoption des actes d'exécution relatifs au permis mobile et au réseau d'échange de données européen RESPER afin de pouvoir finaliser le travail d'analyse nécessaire.

J'accorderai une attention particulière à la transposition rapide de la disposition permettant aux titulaires d'un permis de B de conduire une camionnette disposant d'une motorisation alternative jusqu'à 4,25t de masse maximale autorisée. Cette possibilité était déjà prévue depuis 2018 sous certaines conditions et a donné lieu au lancement d'un projet-pilote en Belgique en 2023. Étant donné que ce projet pilote prend fin le 31 août 2026, et que je souhaite assurer la continuité nécessaire pour les participants, sous réserves des conclusions de l'étude attendue dans les prochains mois sur l'impact du projet sur la sécurité routière, cette disposition sera transposée dans le droit belge avant la fin de ce projet pilote.

J'attacherai aussi une attention particulière à la transposition de la directive pour les services de secours et les conducteurs de motor-homes et de caravanes en bonne collaboration avec la *Belgian Caravaning, Camping & Motorhome Association* (BCCMA).

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 mais aussi par la mise sur le marché de systèmes homologués qui fonctionnent correctement et ne découragent pas leur utilisation.

Pour ce faire, mon administration participera au *World Forum for the harmonization of vehicle regulations* (UNECE/WP29), chargé d'intégrer les innovations technologiques des véhicules afin de les rendre plus sûrs et respectueux de l'environnement.

D'autre part, je travaillerai à l'élaboration de lignes directrices permettant le développement des véhicules autonomes sur le plan national et international. Ainsi, mon administration prendra part aux différents groupes de travail sur ce sujet (plateforme CCAM et sous-groupe MVWG-ACV de l'UE, WP1, IGEAD, GE.3 et GRVA de l'UNECE). Pour ce point, je suivrai également l'avancée

de Europese Commissie, die in het kader van haar herstelplan voor de automobielsector de invoering heeft aangekondigd van Europese corridors voor grensoverschrijdende tests met autonome voertuigen.

De kwestie van het wettelijk kader voor autonome voertuigen wordt grondig bestudeerd door een interfederale werkgroep, die momenteel een testkader uitwerkt waarin de technische vereisten en gebruiksvoorwaarden voor deze voertuigen in het kader van proefprojecten op de openbare weg worden vastgelegd.

Tot slot zal ik ook constructief blijven samenwerken met de gewestelijke autoriteiten die bevoegd zijn voor wegeninfrastructuur en typegoedkeuring. Zo zal mijn administratie samenwerken met de gewesten in de interfederale groep voor autonome voertuigen om een regelgevend kader uit te werken voor de gebruiksvoorwaarden in verband met het testen van autonome voertuigen en om na te gaan welke regelgeving op federaal en regionaal niveau moet worden aangepast om de commerciële invoering ervan mogelijk te maken.

Lichte elektrische voertuigen

Elektrische steps en andere gemotoriseerde voortbewegingstoestellen vormen een lichter en duurzamer alternatief voor de auto. Maar gelet op het toenemende aantal ongevallen is er een specifiek regelgevend kader nodig om de veiligheid ervan te verhogen.

In dit verband blijft een harmonisatie op Europees niveau van het regelgevend kader voor voertuignormen de voorkeursoptie om het vrije verkeer van voertuigen te garanderen en tegelijkertijd de controle en naleving ervan te vergemakkelijken. Hiertoe heb ik in 2025 al een brief gestuurd naar de Europese Commissie met het verzoek om snel een initiatief ter zake te nemen. Ik zal alle initiatieven ondersteunen die gericht zijn op de invoering van een regelgevend kader op Europees niveau, zowel in het kader van de Benelux als binnen de Raad Vervoer.

Bovendien heeft mijn administratie in 2025 een benchmarking uitgevoerd van de wetgeving van bepaalde EU-lidstaten die al wetgeving op dit gebied hebben aangenomen. De FOD Economie heeft ook een benchmarking uitgevoerd van de machinerichtlijn op Europees niveau. Op basis van de gezamenlijke resultaten van beide administraties zal ik samen met mijn collega's van Economie en Consumentenbescherming en van de Gewesten het nut evalueren van het opstellen van productnormen (in het licht van het huidige normatieve kader ISO 17128) voor steps om de veiligheid ervan te verhogen, en de mogelijkheid om ze te registreren om

de la Commission européenne qui a annoncé, dans le cadre de son plan de relance du secteur automobile, la mise en place de corridors européens en vue de réaliser des tests transfrontaliers des véhicules autonomes.

La question de l'encadrement juridique des véhicules autonomes fait l'objet de travaux approfondis au sein d'un groupe interfédéral, qui élabore actuellement un cadre d'essai définissant les exigences techniques et les conditions d'utilisation de ces véhicules dans le cadre de projets pilotes sur la voie publique.

Enfin, je poursuivrai la coopération constructive avec les autorités régionales compétentes pour les infrastructures routières et l'homologation. Ainsi, mon administration collaborera avec les régions au groupe interfédéral relatif aux véhicules autonomes afin d'élaborer un cadre réglementaire pour les conditions d'utilisation liées aux tests des véhicules autonomes et pour identifier les réglementations à adapter au niveau fédéral et régional afin d'en permettre le déploiement commercial.

Véhicules électriques légers

Les trottinettes électriques et les autres engins de déplacement motorisés constituent une alternative plus légère et plus durable à la voiture. Mais elles nécessitent l'adoption d'un cadre réglementaire spécifique pour en augmenter la sécurité au vu du nombre croissant d'accidents.

À cet égard, une harmonisation au niveau européen du cadre réglementaire en matière de normes des véhicules demeure l'option privilégiée afin de garantir la libre circulation des véhicules tout en facilitant leur contrôle et leur mise en conformité. À ce titre, j'ai déjà adressé un courrier à la Commission européenne en 2025 l'invitant à prendre rapidement une initiative en la matière. Je soutiendrai toutes les initiatives visant à promouvoir l'adoption d'un cadre réglementaire au niveau européen, que ce soit dans le cadre du Benelux ou au sein du Conseil Transport.

Par ailleurs, mon administration a réalisé en 2025 un benchmarking des législations de certains États membres de l'UE ayant déjà légiféré en la matière. Le SPF Économie a également réalisé un benchmarking sur la directive machine au niveau européen. Sur base des résultats conjoints des deux administrations, j'évaluerai avec mes collègues de l'Économie et de la Protection des consommateurs ainsi que des Régions l'utilité d'élaborer des normes de produit (au regard du cadre normatif actuel ISO 17128) pour les trottinettes pour en augmenter la sécurité et la possibilité de les immatriculer pour en faciliter le contrôle. Pouvoir identifier les contrevenants,

de controle te vergemakkelijken. Het kunnen identificeren de van overtreders is noodzakelijk om de trend van dodelijke ongevallen met elektrische steps van de afgelopen jaren een halt toe te roepen. Ik zal dan ook zeker de invoering van een dergelijke registratie, zoals voorzien in het regeerakkoord, aandachtig bestuderen. Ik zet ook de samenwerking met mijn collega van Veiligheid en Binnenlandse Zaken voort met betrekking tot de analyse van de wettelijke bepalingen die het mogelijk maken de snelheid van deze voertuigen te meten en, indien nodig, snelheidsovertredingen met deze gemotoriseerde vervoermiddelen te bestraffen.

Bovendien zal de cel markttoezicht van mijn administratie, in nauwe samenwerking met haar tegenhanger bij de FOD Economie en de FOD Financiën (controle door de douane) een gericht controleplan opstellen om ervoor te zorgen dat de voertuigen die te koop worden aangeboden – met name *fatbikes* en elektrische steps – voldoen aan de huidige normen.

Ten slotte wil ik, in overleg met de sector, het dragen van een helm voor gebruikers van elektrische steps verplicht maken, zoals dat al het geval is in Italië, Spanje en Gibraltar. Gezien de ernst van de verwondingen moeten de overheden de gebruikers van elektrische steps beschermen en tegelijkertijd dit nuttige vervoermiddel in stedelijke gebieden ondersteunen. In dit kader wil ik ook het arrest van 16 september 2025 van het Hof van Cassatie in deze zaak onderzoeken om het begrip “motorvoertuig” in de wet van 16 maart 1968 te verduidelijken.

Toezicht op de voertuigmarkt

Mijn administratie zal de controle van de Belgische voertuigenmarkt blijven uitvoeren, onder meer door deel te nemen aan het Europees forum met de markttoezichthouders van de andere lidstaten, met name om de maatregelen van Frankrijk op het gebied van automatische remsystemen op te volgen, en door samen te werken met de FOD Economie bij controleacties in het kader van elektrische steps en andere vervoermiddelen.

Mijn administratie zal ook een studie uitvoeren naar de administratieve sancties die zijn ingesteld door andere producttoezichthouders, zoals de FOD Economie, het FAVV, enz., om het koninklijk besluit inzake het toezicht op de voertuigmarkt aan te passen en de doeltreffendheid ervan bij overtredingen te vergroten.

c'est une nécessité permettant d'enrayer la tendance d'accidents mortels en trottinettes électriques de ces dernières années. Je ne manquerai pas donc d'étudier attentivement la mise en œuvre d'une telle immatriculation comme le prévoit l'accord de gouvernement. Je poursuis également la collaboration avec mon collègue de la Sécurité et de l'Intérieur concernant l'analyse des dispositions légales permettant de mesurer la vitesse de ces véhicules, et le cas échéant de pouvoir sanctionner les excès de vitesse commis avec ces engins de déplacement motorisés.

En outre, la cellule de surveillance du marché de mon administration, en lien étroit avec son homologue du SPF Économie et le SPF Finance (contrôle aux douanes), élaborera un plan de contrôle ciblé visant à s'assurer que les véhicules mis en vente – notamment les *fatbikes* et les trottinettes électriques – respectent les normes actuelles en vigueur.

Enfin, comme c'est déjà le cas en Italie, en Espagne ou à Gibraltar, je souhaite, en consultation avec le secteur, rendre obligatoire le port du casque pour les utilisateurs de trottinettes électriques. La gravité des blessures nécessite que les pouvoirs publics protègent les usagers de trottinettes électriques tout en soutenant ce mode de déplacement utile en milieu urbain. Dans ce cadre, je souhaite également examiner l'arrêt du 16 septembre 2025 de la Cour de cassation en la matière afin de clarifier la notion de “véhicule à moteur” dans la loi du 16 mars 1968.

Surveillance du marché des véhicules

Mon administration va poursuivre la mise en œuvre de la surveillance du marché belge des véhicules entre autres, en participant au forum européen avec les services de surveillance du marché des autres pays membres, notamment pour suivre les mesures prises par la France en matière des systèmes de freinage automatique et en collaborant à des actions de contrôle avec le SPF Économie dans le cadre des trottinettes électriques et autres engins de déplacement.

Mon administration va également réaliser une étude des sanctions administratives mises en place par les autres autorités de surveillance des produits tels que le SPF Économie, l'Afsca, etc afin d'adapter l'arrêté royal sur la surveillance du marché des véhicules pour en augmenter l'efficacité en cas d'infractions.

DE VERGROENING VAN HET WAGENPARK IN BELGIË VOORTZETTEN EN TOEZIEN OP DE ECONOMISCHE BELANGEN VAN DE SECTOR

In België blijft de sector van het wegvervoer één van de grootste veroorzakers van de uitstoot van broeikasgassen.

Met het oog op het behoud van de belangen van de Europese auto-industrie en haar concurrentievermogen is het dan ook belangrijk dat de sector zijn energietransitie voortzet.

Milieunormen

Mijn administratie zal blijven samenwerken met de FOD Volksgezondheid om krachtige standpunten in te nemen op het gebied van emissienormen. Het is namelijk belangrijk om de voorspelbaarheid voor de automobielsector te waarborgen en onze klimaatverbindenissen na te komen.

Wat de Commissie betreft, kijk ik ook reikhalzend uit naar de presentatie van haar voorstel voor de vergroening van bedrijfswagenparken en de lancering van haar initiatief voor betaalbare kleine auto's. Ik zal van de besprekingen over dit onderwerp gebruik maken om te wijzen op het belang van de ontwikkeling van lichte en energiezuinigere voertuigen en van de ondersteuning van de invoering van normen op dit gebied.

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 gericht moeten zijn, op de voet volgen.

Wat zware voertuigen betreft, zullen de deskundigen van mijn administratie de besprekingen over de vaststelling van testprocedures in het kader van de invoering van de Euro 7-norm op de voet volgen. Deze nieuwe norm legt namelijk lagere grenswaarden op en omvat nieuwe verontreinigende gassen waarvoor nieuwe procedures moeten worden vastgesteld.

Elektrische voertuigen

Wat de retrofit van voertuigen betreft, bestaat er sinds 1 juni 2023 in België een regelgevend kader voor de individuele goedkeuring van retrofitvoertuigen. Mijn administratie heeft in 2025 een studie uitgevoerd om het succes van deze maatregel in België en Frankrijk te onderzoeken, evenals het potentieel ervan met betrekking tot nieuwe voertuigen. Op basis van de resultaten

POURSUIVRE LE VERDISSEMENT DU PARC DE VÉHICULE EN BELGIQUE EN VEILLANT AUX INTÉRÊTS ÉCONOMIQUES DU SECTEUR

En Belgique, le secteur du transport routier reste un des principaux contributeurs aux émissions de gaz à effet de serre.

Tout en veillant à préserver les intérêts de l'industrie automobile européenne et sa compétitivité, il est dès lors important que le secteur poursuive sa transition énergétique.

Normes environnementales

Mon administration continuera de collaborer avec le SPF Santé publique pour défendre des positions fortes en matière de normes d'émission. Il est en effet important d'assurer la prévisibilité pour le secteur automobile et le respect de nos engagements en matière de climat.

De la part de la Commission, j'attends par ailleurs avec impatience la présentation de sa proposition relative au verdissement des flottes d'entreprise et du lancement de son initiative en faveur de petites voitures abordables. Je profiterai des discussions à ce sujet pour rappeler l'importance de développer des véhicules légers et moins énergivores et de soutenir l'introduction de normes en la matière.

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.

En ce qui concerne les véhicules lourds, les experts de mon administration suivront de près les discussions relatives à la définition des procédures d'essais dans le cadre de la mise en œuvre de la norme Euro 7. Cette nouvelle norme impose en effet des valeurs limites plus basses et intègre de nouveaux gaz polluants pour lesquels il est nécessaire de définir de nouvelles procédures.

Véhicules électriques

En ce qui concerne le retrofit des véhicules, depuis le 1^{er} juin 2023, un cadre réglementaire existe en Belgique pour l'homologation individuelle des véhicules rétrofités. Mon administration a réalisé en 2025 une étude visant à examiner le succès de cette mesure en Belgique et en France ainsi que son potentiel d'évolution au regard des véhicules neufs. En fonction des résultats, je jugerai

zal ik beoordelen of het opportuun is om dit project samen met mijn gewestelijke collega's voort te zetten en de reikwijdte ervan uit te breiden tot voertuigen die in kleine series worden geproduceerd.

Ik zal bovendien bijzondere aandacht blijven besteden aan de vergroening van vrachtwagens en bestelwagens. Mijn aanpak in dit verband is gebaseerd op een pakket maatregelen dat bestaat uit drie delen. Een eerste deel bestaat uit de invoering (onder andere door het afleveren van de nodige attesten) en bevordering van het nieuwe systeem van investeringsaftrek, dat een fiscaal voordeel oplevert bij de aankoop van emissievrije vrachtwagens, bussen en touringcars. Een tweede deel heeft, in overeenstemming met het regeerakkoord, tot doel nieuwe fiscale maatregelen te onderzoeken of te nemen die enerzijds het gebruik van fossiele vrachtwagens en bestelwagens ontmoedigen, bijvoorbeeld door de premies voor dit soort voertuigen geleidelijk te verlagen, en anderzijds het gebruik van elektrische alternatieven, bijvoorbeeld via een tijdelijk verhoogde aftrek voor elektrische bestelwagens, vrachtwagens en cargofietsen. Een derde deel zal ervoor zorgen dat de aanhoudende hinderpalen voor de ontwikkeling van de markt voor elektrische bestelwagens worden weggenomen, bijvoorbeeld door de nieuwe richtlijn snel om te zetten en, indien nodig, in overleg met de gewesten, af te wijken van bepaalde verboden om wegen te gebruiken voor voertuigen van meer dan 3,5 ton.

De deskundigen van de FOD Mobiliteit en Vervoer zullen trouwens de ontwikkelingen op Europees en internationaal niveau volgen, aangezien er binnen de UNECE een werkgroep is opgericht die zich met dit onderwerp bezighoudt.

GOEDEREN- EN PERSONENVERVOER OVER DE WEG

Strijd tegen sociale dumping

In het kader van het samenwerkingsprotocol van 15 december 2023 tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer en de SIOD (Sociale Inlichtingen- en Onderzoeksdienst) zullen multidisciplinaire controles uitgevoerd blijven worden om sociale dumpingpraktijken in het wegvervoer te bestrijden. Dankzij de uitwisseling van kennis zullen de controleurs van de FOD Mobiliteit en Vervoer worden gesensibiliseerd voor het opsporen van fenomenen van sociale fraude, die zij via bevoorrechte kanalen aan de sociale inspectiediensten kunnen melden.

Daarnaast zal de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer op eigen initiatief regelmatig handhavingsacties

de l'opportunité de poursuivre ce projet avec mes collègues régionaux pour en étendre le scope aux véhicules produits en petite série.

Je continuerai par ailleurs à porter une attention particulière au verdissement des camions et des camionnettes. Mon approche en ce sens s'articule autour d'un package de mesures composé de trois volets. Un premier volet consiste à implémenter (entre autre par la délivrance des attestations nécessaires) et promouvoir le nouveau système de déduction pour investissement qui permet d'obtenir un avantage fiscal lors de l'achat de véhicules de transport de marchandises, ou d'autobus et autocar, à émission nulle. Un second volet visera, conformément à l'accord de gouvernement, à examiner ou prendre de nouvelles mesures fiscales décourageant d'une part l'utilisation de camions et camionnettes fossiles, par exemple en réduisant progressivement les primes pour ce type de véhicule, et, d'autre part, en stimulant l'utilisation d'alternatives électriques, par exemple via une déduction temporairement majorée pour les camionnettes, camions et vélos cargo électriques. Un troisième volet veillera à lever les obstacles persistants au développement du marché des camionnettes électriques, par exemple en transposant rapidement la nouvelle directive permis de conduire et en dérogeant, au besoin en concertation avec les Régions, à certaines interdictions d'emprunter des voiries au-delà de 3,5 T.

Par ailleurs, les experts du SPF Mobilité et Transports suivront les évolutions du dossier au niveau européen et international du fait de la constitution d'un groupe de travail dédié à ce sujet au niveau de l'UNECE.

TRANSPORT PAR ROUTE DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES

Lutter contre le dumping social

Dans le cadre du protocole de coopération du 15 décembre 2023 entre le SPF Mobilité et Transports et le SIRS (Service d'Information et de Recherche Sociale), des contrôles multidisciplinaires continueront à être menés pour lutter contre les pratiques de dumping social dans le transport routier. Grâce à l'échange des connaissances, les contrôleurs du SPF Mobilité et Transports seront sensibilisés à l'identification des phénomènes de fraude sociale, qu'ils pourront signaler aux services d'inspection sociale par des canaux privilégiés.

En outre, le SPF Mobilité et Transports organisera de sa propre initiative des actions de contrôle régulières,

organiseren, waarbij andere geïnteresseerde handhavingsdiensten de mogelijkheid krijgen om deel te nemen. Zo zullen er in 2026 twee specifieke periodes voorzien worden: een week gewijd aan de controle van het busvervoer en een hele maand gewijd aan de controle van het goederenvervoer per bestelwagen. Om oneerlijke concurrentie in het wegvervoer tegen te gaan, zal de nadruk worden gelegd op de toepassing van het principe van medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever en op nauwe samenwerking tussen de controleurs.

Bovendien zal de FOD Mobiliteit en Vervoer blijven samenwerken met het Vias Institute om de doeltreffendheid en haalbaarheid van het gebruik van technologische hulpmiddelen bij controles van het wegvervoer te onderzoeken, om de doeltreffendheid ervan te verbeteren.

Vervoersdocumenten digitaliseren

Vanaf juli 2027 zullen transporteurs dankzij de Europese eFTI-Verordening (*electronic freight and transport information*) informatie over het goederenvervoer in elektronische vorm aan de controleurs kunnen voorleggen. Deze digitalisering is bedoeld om de administratieve lasten voor vervoerders en verzenders te verminderen en tegelijkertijd de doeltreffendheid van de controles te verbeteren.

Op basis van haalbaarheidsstudies in 2025 zullen we in 2026 beginnen met de ontwikkeling van een IT-oplossing die voldoet aan de eisen van deze eFTI-Verordening. De ontwikkeling van het IT-platform moet in juli 2027 voltooid zijn. Dit systeem moet niet alleen werken voor het wegvervoer, maar ook toepasbaar zijn voor het spoorvervoer en de burgerluchtvaart.

De dienstverlening aan de burger verbeteren

Het Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid zal zijn processen blijven digitaliseren met zijn federale en regionale partners, lokale overheden en privébedrijven.

Zo zal de online aanvraag van een rijbewijs worden uitgebreid naar de aanvraag van een rijbewijs C en D. Bovendien zou het in 2026 mogelijk moeten zijn om de administratieve brief tot vernieuwing van het rijbewijs in de vorm van een bankkaart via e-box naar de burger te sturen.

Wat betreft de herziening van de Kruispuntbank van Voertuigen zullen de in 2025 gewijzigde wetsontwerpen en koninklijke besluiten worden voorgelegd aan de werkgroep om hun opmerkingen te verzamelen over de voorgestelde wijzigingen, enerzijds om de toegang

en ouvrant la possibilité à d'autres services de contrôle intéressés d'y participer. Ainsi, deux périodes spécifiques seront prévues en 2026: une semaine dédiée au contrôle du transport en autocar, et un mois entier consacré au contrôle du transport de marchandises par camionnettes. Afin de mettre un frein à la concurrence déloyale dans le transport routier, l'accent sera mis sur l'application du principe de coresponsabilité du donneur d'ordre et sur la coopération étroite entre les agents de contrôle.

De plus, le SPF Mobilité et Transports continuera à collaborer avec Vias Institute pour étudier l'efficacité et la faisabilité de l'utilisation d'outils technologiques dans le cadre des contrôles du transport routier pour en améliorer l'efficacité.

Digitaliser les documents de transport

À partir de juillet 2027, le règlement européen eFTI (*electronic freight and transport information*) permettra aux transporteurs de présenter aux agents de contrôle des informations sur le transport de marchandises sous forme électronique. Cette digitalisation vise à réduire la charge administrative des transporteurs et des expéditeurs tout en améliorant l'efficacité des contrôles.

Sur base des études de faisabilité de 2025, nous commencerons en 2026 à développer la solution informatique conforme aux exigences de ce règlement eFTI. Le développement de la plateforme informatique devra être terminé en juillet 2027. Ce système ne devra pas seulement fonctionner pour le transport routier, mais devra également être applicable au transport ferroviaire et à l'aviation civile.

Améliorer le service au citoyen

La direction générale du Transport routier et de la Sécurité routière va poursuivre la digitalisation de ses processus avec ses partenaires fédéraux et régionaux, les communes et les entreprises privées.

Ainsi, la demande en ligne du permis de conduire sera étendue à la demande du permis de conduire C et D. De plus, l'envoi de la lettre de renouvellement administratif du permis de conduire sous format de carte bancaire au citoyen devrait être possible par e box en 2026.

En ce qui concerne la révision de la Banque-Carrefour des Véhicules, les projets de loi et d'arrêté royal modifiés en 2025 seront soumis au groupe de travail pour recueillir leurs commentaires sur les modifications proposées en vue d'une part, d'en permettre l'accès au secteur

tot de particuliere en openbare sector mogelijk te maken met inachtneming van de algemene verordening inzake de bescherming van persoonsgegevens en anderzijds om te reageren op de opmerkingen van de Gegevensbeschermingsautoriteit en bepaalde begrippen te verduidelijken, zoals de traceerbaarheid van voertuigen, direct marketing, enz.

Tot slot zal mijn administratie, nog steeds in het kader van de digitalisering van het kentekenbewijs, deelnemen aan de besprekingen over de herziening van de Europese richtlijn inzake kentekenregistratie.

Wat betreft oldtimers zonder boorddocumenten en waarvan de fabrikant niet meer bestaat, zal het in 2025 opgestelde ontwerp van koninklijk besluit om hun registratie mogelijk te maken, worden besproken met het Instituut van Automobielskundigen. Als de betrokken partijen akkoord gaan, zal het ontwerp de gebruikelijke wetgevingsprocedure volgen.

Op het vlak van de registratie zal een ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de registratie van voertuigen worden voorgelegd aan de Raad van State om de ambtshalve schrapping mogelijk te maken van gepersonaliseerde nummerplaten die beledigend, discriminerend, xenofob of racistisch zijn, terrorisme verheerlijken of aanzetten tot haat.

SCHEEPVAART: EFFICIËNTIE, DUURZAAMHEID EN ECONOMISCHE GROEI

Binnenvaart

Hoewel de sector na de Tweede Wereldoorlog te maken kreeg met toenemende concurrentie van het spoor- en wegvervoer, blijft de binnenvaart een noodzakelijk alternatief voor weg- en spoorlogistiek. Vandaag de dag is de binnenvaartsector in België dynamischer en innovatiever dan ooit, met een bijzondere nadruk op efficiëntie, duurzaamheid en economische groei.

Veiligheid

De wet van 13 oktober 2022 heeft de veiligheid van havens en haveninstallaties aanzienlijk versterkt, waardoor het voor criminelen en terroristen moeilijker wordt om er hun illegale activiteiten uit te oefenen. De georganiseerde misdaad zal dus proberen deze goederen elders te verkrijgen. Deze tendensen zijn nu al zichtbaar en zullen in de toekomst alleen maar toenemen door

privé et public dans le respect du règlement général de la protection des données à caractère personnel et d'autre part, de répondre aux remarques de l'Autorité de protection des données et de clarifier certains concepts tels que la traçabilité des véhicules, le direct marketing...

Pour terminer, toujours dans le cadre de la digitalisation du certificat d'immatriculation, mon administration va participer aux discussions relatives à la révision de la directive européenne en matière d'immatriculation.

En ce qui concerne les véhicules *oldtimers* sans document de bord et pour lesquels le constructeur n'existe plus, le projet d'arrêté royal rédigé en 2025 pour permettre leur immatriculation sera discuté avec l'Institut des Experts en automobiles. En cas d'accord des parties intéressées, le projet suivra le parcours législatif habituel.

Au niveau de l'immatriculation, un projet d'arrêté royal, modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, sera soumis au Conseil d'État afin de permettre la radiation d'office des plaques personnalisées présentant un caractère offensant, discriminatoire, xénophobe, raciste ou faisant l'apologie du terrorisme ou incitant à la haine.

NAVIGATION: EFFICACITÉ, DURABILITÉ ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE

Navigation intérieure

Bien que le secteur ait connu une concurrence croissante de la part 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 innovant que jamais, avec un accent particulier sur l'efficacité, la durabilité et la croissance économique.

Sûreté

La loi du 13 octobre 2022 a considérablement renforcé la sécurité des ports et des installations portuaires, rendant ainsi plus difficile pour les criminels et les terroristes d'y mener leurs activités illégales. Le crime organisé tentera donc de se procurer ces marchandises ailleurs. Ces tendances se manifestent déjà actuellement et ne feront que s'accroître à l'avenir en raison

de verscherpte bewaking en controle van havens en haveninstallaties.

Veiligheid is een collectieve ambitie die we alleen kunnen bereiken door in te zetten op een ketenaanpak waarbij alle betrokken actoren worden betrokken. Ik wil me dan ook, in samenwerking met de minister van Noordzee en alle partners, ten volle inzetten voor een doeltreffende preventieve beveiliging van alle Belgische havens, inclusief de riviერთerminals, tegen criminele infiltratie en veiligheidsrisico's. Dit moet een veilige werkomgeving garanderen voor iedereen die in deze sector werkt. Momenteel ligt de nadruk op ISPS-terminals, zodat deze voldoen aan de geldende wetgeving. Zodra iedereen aan de voorschriften voldoet, zal ik beoordelen of de veiligheidsmaatregelen moeten worden uitgebreid naar andere risicogroepen, zoals de binnenvaart.

De wet van 16 mei 2024 voorzag namelijk in een versterking van de veiligheid in het riviervervoer. In 2026 zullen we werken aan de ontwikkeling van een procedure voor binnenvaartschepen die aankomen bij een ISPS-terminal, omdat dit het kritieke moment is waarop een binnenvaartschip voor het eerst in contact komt met de lading van een zeeschip. Deze maatregelen zullen worden uitgewerkt in nauwe samenwerking met de binnenvaartsector, waarbij de FOD Mobiliteit en Vervoer ervoor zal zorgen dat ze in verhouding staan tot de potentiële risico's en dat rekening wordt gehouden met het specifieke karakter van de binnenvaart, dat verschilt van dat van de zeevaart.

In 2026 zal de FOD Mobiliteit en Vervoer op basis van risicoanalyses in de binnenvaartsector bepalen waar de grootste veiligheidsrisico's liggen, om zo de meest kritieke terminals te identificeren. In eerste instantie zal de nadruk liggen op terminals waar rechtstreeks vervoer van en naar een zeehaven met containers plaatsvindt, maar deze evaluatie zal regelmatig worden herzien. Uiteraard kunnen ook andere vervoerswijzen in de toekomst aan aanvullende maatregelen worden onderworpen als blijkt dat ze voor illegale doeleinden worden gebruikt.

De FOD Mobiliteit en Vervoer zal zich ook inspannen om de betrokken actoren in de binnenvaart te sensibiliseren, met hen in dialoog te treden en vrijwillige veiligheidscontroles aan te moedigen.

Commissie binnenvaart

Ik zal de wet van 14 april 2024 tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek met betrekking tot het juridisch en contractueel kader van de binnenvaart

du renforcement de la surveillance et du contrôle des ports et des installations portuaires.

La sécurité est une ambition collective que nous ne pouvons atteindre qu'en misant sur une approche en chaîne impliquant tous les acteurs concernés. Je souhaite donc m'engager pleinement, en collaboration avec le ministre de la Mer du Nord et tous les partenaires, en faveur d'une sécurité préventive efficace de tous les ports belges, y compris les terminaux fluviaux, contre l'infiltration criminelle et les risques sécuritaires. Cela devrait garantir un environnement de travail sûr pour tous ceux qui travaillent dans ce secteur. Actuellement, l'accent est mis sur les terminaux ISPS, afin qu'ils soient conformes à la législation en vigueur. Une fois que tous se seront mis en conformité, j'évaluerai si les mesures de sécurité doivent être étendues à d'autres groupes à risque, tels que la navigation intérieure.

La loi du 16 mai 2024 prévoyait en effet de renforcer la sécurité dans le transport fluvial. En 2026, nous travaillerons à l'élaboration d'une procédure pour les bateaux de navigation intérieure qui arrivent à un terminal ISPS, car c'est le moment critique où un bateau fluvial entre pour la première fois en contact avec la cargaison d'un navire maritime. Ces mesures seront élaborées en étroite collaboration avec le secteur de la navigation intérieure, le SPF Mobilité et Transports veillant à ce qu'elles soient proportionnées aux risques potentiels et à ce que la spécificité de la navigation intérieure, différente de celle de la navigation maritime, soit prise en compte.

En 2026, le SPF Mobilité et Transports déterminera, sur la base d'analyses de risques dans le secteur de la navigation intérieure, où se situent les risques les plus importants en matière de sécurité afin d'identifier les terminaux les plus critiques. Dans un premier temps, l'accent sera mis sur les terminaux où s'effectuent des transports directs depuis ou vers un port maritime avec des conteneurs, mais cette évaluation sera régulièrement réexaminée. Bien entendu, d'autres transports pourraient également faire l'objet de mesures supplémentaires à l'avenir s'il s'avère qu'ils sont utilisés à des fins illégales.

Le SPF Mobilité et Transports s'attachera également à sensibiliser les acteurs concernés dans le domaine de la navigation intérieure, à engager le dialogue avec eux et à encourager les vérifications volontaires de sécurité.

Commission navigation intérieure

Je mettrai en œuvre la loi du 14 avril 2024 modifiant le Code belge de la navigation en ce qui concerne le cadre juridique et contractuel de la navigation intérieure,

uitvoeren, met name door de oprichting van een commissie voor de binnenvaart zoals vermeld in deze wet.

Deze commissie voor de binnenvaart kan mij een gemotiveerd advies geven over alle aangelegenheden met betrekking tot de binnenvaart die onder boek 3 van het Wetboek van de scheepvaart vallen, met inbegrip van de vaststelling van indicatoren (prijzen, aanleg- en laadtijden) die nuttig kunnen zijn voor de toepassing van deze titel.

De commissie zal bestaan uit leden van beroepsorganisaties van ondernemers in het goederenvervoer over water, opdrachtgevers van vervoer over water, vertegenwoordigers en organisaties van tussenpersonen in het goederenvervoer over water.

Vergroening

Zoals bepaald in het regeerakkoord, zal de regering een proactieve rol spelen bij het sluiten van internationale overeenkomsten om de wereldwijde scheepvaart te onderwerpen aan een gelijk speelveld op het gebied van zowel belastingen als koolstof, rekening houdend met de externe kosten.

Hoewel de gewesten bevoegd zijn voor een groot aantal aangelegenheden, blijven de belangrijke hefboomen voor de ecologische transitie federaal. We zullen alle mogelijke maatregelen nemen om de ecologische transitie van de sector te versnellen, in goede samenwerking met de gewesten.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft zich ten doel gesteld om de binnenvaart tegen 2050 emissievrij te maken. De CCR bestaat uit de vijf belangrijkste landen die binnenvaart bedrijven: Nederland, België, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland. In de huidige situatie zijn technologische oplossingen om de sector vrijwel emissievrij te maken economisch niet haalbaar. Daarom moeten in tussentijd de belangrijke tussenstappen worden onderzocht, met name in het kader van *Fit for 55*. Het gaat om de doelstelling van de EU om de netto-uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen. Ook moeten andere financieringswijzen worden onderzocht, zodat de nadruk meer op investeringen dan op subsidies komt te liggen.

Ik zal het koninklijk besluit van 20 december 2024 uitvoeren, dat fiscale aftrek toestaat voor milieuvriendelijke en CO₂-neutrale investeringen. Deze maatregel alleen zal echter niet volstaan. Ik wil onderzoeken welke actoren begrotingsinitiatieven kunnen ondersteunen. Het

notamment par la création d'une commission de la navigation intérieure mentionnée dans cette loi.

Cette commission de la navigation intérieure peut me fournir un avis motivé sur toutes les questions relatives à la navigation intérieure régies par le livre 3 du Code de la navigation, y compris la fixation d'indicateurs (prix, temps d'amarrage et de chargement) pouvant être utiles à l'application de ce titre.

La commission sera composée de membres des organisations professionnelles des entrepreneurs de transport de marchandises par voie navigable, des donneurs d'ordre de transport par voie navigable, des représentants et des organisations d'intermédiaires dans le transport de marchandises par voie navigable.

Verdissement

Comme le prévoit l'accord de gouvernement, le gouvernement prendra un rôle proactif en vue de trouver des accords internationaux pour soumettre la navigation maritime mondiale à un *level playing field* à tant en matière de fiscalité que de carbone, en tenant compte des coûts externes.

Bien que les régions soient compétentes pour un grand nombre de matières, les leviers importants pour la transition écologique restent fédéraux. Nous prendrons toutes les mesures possibles pour accélérer la transition écologique du secteur, en bonne collaboration avec les régions.

La Commission centrale pour le Rhin (CCR) s'est fixé pour objectif de rendre la navigation intérieure sans émissions d'ici 2050. La CCR réunit les cinq principaux pays pratiquant la navigation intérieure: les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne, la France et la Suisse. Dans l'état actuel des choses, les solutions technologiques permettant d'atteindre des émissions quasi nulles pour le secteur ne sont pas viables sur le plan économique. Il convient donc d'étudier entre-temps les étapes intermédiaires importantes à franchir, notamment dans le cadre de *Fit for 55*. Il s'agit de l'objectif de l'UE de réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici 2030. Il convient également d'examiner d'autres modes de financement, afin de mettre l'accent sur les investissements plutôt que sur les subventions.

Je mettrai en œuvre l'arrêté royal du 20 décembre 2024, qui permet la déduction fiscale des investissements respectueux de l'environnement et neutres en CO₂. Cependant, cette mesure seule ne suffit pas. Je souhaite examiner quels acteurs peuvent soutenir les initiatives

is belangrijk op te merken dat de vergroening van de binnenvaart geen op zichzelf staand dossier is.

Pleziervaart

Digitalisering

We blijven de *pleasureboating*-app verder ontwikkelen door extra functies voor gebruikers toe te voegen. Zo voorzien we de betrokken gebruiker van relevante informatie en dragen we bij aan de veiligheid van de pleziervaart.

LUCHTVAART: SOLIDE JURIDISCH KADER, DUURZAAMHEID EN INNOVATIE IN DE SECTOR

De luchtvaart is een cruciaal federaal beleidsterrein. Daarom zet ik me in voor een evenwichtige en duurzame ontwikkeling van de luchtvaartsector in België, waarbij ik zorgvuldig rekening houd met de belangen van omwonenden, het milieu en de economie. Ik zal er in het bijzonder op toezien dat het welzijn van de bevolking waarvan de gebieden worden overvlogen en de economische belangen van de sector op harmonieuze wijze met elkaar kunnen worden verzoend.

Afronding van het “*White Paper*”: “*Belgian Aviation – Vision Towards Sustainable Growth*”

Ik zal het Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV) opdracht geven om het strategisch document met de titel “*White Paper: Belgian Aviation – Vision Towards Sustainable Growth*”. Dit document vormt een belangrijke strategische basis voor de ontwikkeling van een duurzaam en toekomstgericht luchtvaartbeleid in België.

Het is van essentieel belang dat deze visie wordt uitgewerkt in nauw overleg met alle betrokken actoren uit de sector, met name luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, de luchtvaartindustrie, sociale partners, milieuorganisaties en andere relevante stakeholders.

Het DGLV zal dan ook worden verzocht dit proces op transparante en participatieve wijze voort te zetten, met als doel te komen tot een breed gedragen en duurzame visie op de Belgische luchtvaart.

budgetaires. Il est important de noter que l'écologisation de la navigation intérieure n'est pas un dossier isolé.

Navigation de plaisance

Digitalisation

Nous continuons à développer l'application *pleasure-boating* en ajoutant des fonctionnalités supplémentaires pour les utilisateurs. Nous fournissons ainsi des informations pertinentes à l'utilisateur concerné et contribuons à la sécurité de la navigation de plaisance.

AVIATION: CADRE JURIDIQUE SOLIDE, DURABILITÉ ET INNOVATION DU SECTEUR

L'aviation est un domaine politique fédéral crucial. C'est pourquoi je m'engage en faveur d'un développement équilibré et durable du secteur aérien en Belgique, en tenant soigneusement compte des intérêts des riverains, de l'environnement et de l'économie. Je veillerai en particulier à ce que le bien-être des populations survolées et les intérêts économiques du secteur puissent être conciliés de manière harmonieuse.

Finalisation du “*White Paper*”: “*Belgian Aviation – Vision Towards Sustainable Growth*”

Je vais charger la Direction générale du Transport aérien (DGTA) de finaliser le document stratégique intitulé “*White Paper: Belgian Aviation – Vision Towards Sustainable Growth*”. Ce document constitue une base stratégique importante pour l'élaboration d'une politique aérienne durable et tournée vers l'avenir en Belgique.

Il est essentiel que cette vision soit élaborée en étroite concertation avec tous les acteurs concernés du secteur, notamment les aéroports, les compagnies aériennes, l'industrie aéronautique, les partenaires sociaux, les organisations environnementales et les autres parties prenantes concernées.

La DGTA sera donc invitée à poursuivre ce processus de manière transparente et participative, dans le but de parvenir à une vision largement soutenue et pérenne de l'aviation belge.

Een juridisch kader om de overlast van de luchthaven Brussel-Nationaal beter te beheersen

Werkgroep: kaderwet luchtvaart

Mijn prioriteit voor het komende jaar is het verbeteren van de levensomstandigheden van de omwonenden van luchthavens, met bijzondere aandacht voor het verminderen van geluidsoverlast en het verbeteren van de luchtkwaliteit via een evenwichtige aanpak. Ik zal actief deelnemen aan de werkgroep die zich zal buigen over de uitwerking van de “vliegwet” om een beter evenwicht te vinden tussen optimale vliegroutes, volksgezondheid, geluidsoverlast, milieu-impact en economische ontwikkeling, waarbij de veiligheid in de luchtvaart altijd de hoogste prioriteit blijft. Deze werkgroep zal bestaan uit internationale deskundigen, vertegenwoordigers van de federale en regionale overheden en een afgevaardigde van elke regeringspartij. Met de steun van de betrokken diensten, zoals skeyes, zal de werkgroep een voorstel uitwerken voor een methode om de keuze van operationele procedures en vliegroutes objectiever en transparanter te maken. Deze aanpak sluit aan bij SDG 16.7 met een besluitvormingsproces dat wordt gekenmerkt door dynamiek, openheid, participatie en vertegenwoordiging.

Nieuwe operationele technieken kunnen lawaai en brandstofverbruik aanzienlijk verminderen. Ik zal twee voorbeelden aanhalen. Ten eerste, prestatiegebaseerde navigatie (PBN), die geleidelijk verplicht wordt gesteld door de Europese regelgeving. En ten tweede *Continuous Descent and Climb Operations* (CDO/CCO), waarvan ik de mogelijkheid wil bestuderen om dit wanneer mogelijk verplicht te stellen, rekening houdend met wat binnen mijn bevoegdheid valt op dit gebied. Door toepassing van de nieuwste technieken kan de efficiëntie van landen en opstijgen worden gemaximaliseerd zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid. Het nastreven van dergelijke initiatieven en het duidelijk en consequent communiceren van de regelgeving aan de gefedereerde entiteiten zal het mogelijk maken om een evenwicht te vinden tussen de behoeften van de stedelijke bevolking en de operationele en veiligheidsvereisten van de luchtvaartindustrie.

In deze context heb ik mijn diensten gevraagd de mogelijkheden te bestuderen om een uiteindelijke precisienaderingsprocedure (RNP) in te voeren voor de landing op baan 07L van de luchthaven Brussel-Nationaal, rekening houdend met het welzijn van de bevolking waarover wordt gevlogen en met de gevolgen voor het milieu.

Ik ben ook van plan om de talrijke geschillen rond het overvliegen van Brussel aan te pakken. Ik hoop dat de ontwikkeling van een kaderwet voor de luchtvaart

Un cadre juridique pour mieux gérer les nuisances générées par l'aéroport de Bruxelles-National

Groupe de travail: loi-cadre aérienne

Ma priorité pour l'année à venir est d'améliorer les conditions de vie des riverains des aéroports, en accordant une attention particulière à la réduction des nuisances sonores et à l'amélioration de la qualité de l'air grâce à une approche équilibrée. Je participerai activement au groupe de travail qui examinera l'élaboration de la “loi sur le trafic aérien” en vue de chercher un meilleur équilibre entre les routes aériennes optimales, la santé publique, les nuisances sonores, l'impact environnemental et le développement économique; la sécurité aérienne restant toujours la priorité absolue. Ce groupe de travail sera composé d'experts internationaux, de représentants des autorités fédérales et régionales, ainsi que d'un délégué de chaque parti au pouvoir. Avec le soutien des services concernés, tels que skeyes, le groupe de travail élaborera une proposition qui développera une méthode permettant d'objectiver et de rendre plus transparents les choix des procédures opérationnelles et des trajectoires de vol. Cette démarche rejoint l'ODD 16.7 avec un processus de décision caractérisé par le dynamisme, l'ouverture, la participation et la représentation.

De nouvelles techniques opérationnelles peuvent réduire considérablement le bruit et la consommation de carburant. Je citerai deux exemples. Premièrement, la navigation basée sur la performance (PBN), qui est progressivement rendue obligatoire par la réglementation européenne. Et deuxièmement, les opérations de descente et de montée en continu (CDO/CCO), dont je souhaite étudier la possibilité de les rendre obligatoires lorsque cela est possible, en tenant compte de ce qui relève de ma compétence dans ce domaine. L'application des techniques les plus récentes permet de maximiser l'efficacité des atterrissages et des décollages sans compromettre la sécurité. La poursuite de telles initiatives et la communication claire et cohérente de la réglementation aux entités fédérées permettront de trouver un équilibre entre les besoins de la population urbaine et les exigences opérationnelles et de sécurité de l'industrie aéronautique.

Dans ce contexte, j'ai demandé à mes services d'étudier les possibilités d'introduire une procédure d'approche de précision finale (RNP) pour l'atterrissage sur la piste 07L de l'aéroport de Bruxelles-National, en tenant compte du bien-être des populations survolées et des conséquences pour l'environnement.

J'ai également l'intention de m'attaquer aux nombreux litiges liés au survol de Bruxelles. J'espère que le développement d'une loi-cadre aérienne permettra

deze dossiers zal helpen oplossen en een einde zal maken aan de betwistingen over de windnormen en andere aspecten die door de omwonenden en de lokale autoriteiten worden bekritiseerd. Ik zal er ook op toezien dat de regelgeving en de beslissingen van Justitie strikt worden nageleefd, zodat er een einde komt aan de veroordelingen tot schadevergoedingen en dwangsommen die aan de Belgische regering worden opgelegd.

Evenwichtige benadering

De federale regering zal het proces voor de voorbereiding van de nieuwe milieuvergunning die door de Vlaamse regering moet worden afgeleverd voor de luchthaven Brussel-Nationaal, actief opvolgen, met duidelijke afspraken over de bevoegdheden. In dat kader zal ik als minister bijdragen aan de voorbereiding van de federale standpunten en interventies, met bijzondere aandacht voor de toepassing van de evenwichtige aanpak ("*balanced approach*") waarin de Europese regelgeving voorziet.

De federale maatregelen kunnen betrekking hebben op verschillende aspecten, waaronder geluidsquota (QC), nachtvluchten, het beheer van slots op luchthavens en windnormen. Het is mijn ambitie om, in samenwerking met de Vlaamse regering en in overleg met alle betrokken partners, een evenwicht te zoeken tussen de economische ontwikkeling van de nationale luchthaven, de levenskwaliteit van de omwonenden en de bescherming van het milieu.

Een duurzame luchtvaart die de klimaat-doelstellingen respecteert

Een andere fundamentele pijler is de "vergroening" van de luchtvaart. Ik verbind me ertoe de klimaatimpact van de luchtvaartsector te verminderen, de CO₂-uitstoot verder te verlagen, de luchtkwaliteit te verbeteren en innovatie te bevorderen.

Het Europese doel is om de luchtvaart tegen 2050 koolstofneutraal te maken. Daarom wil ik in de eerste plaats de correcte uitvoering van Verordening (EU) 2023/2405 "ReFuel EU Aviation" bevorderen. Deze verordening heeft tot doel het gebruik van duurzame brandstoffen voor de luchtvaart (SAF) te bevorderen, aangezien dit de meest doeltreffende manier is om de CO₂-uitstoot van de luchtvaart te verminderen en een gelijk speelveld te creëren voor duurzaam luchtvervoer in de EU. In dit verband moet het "*Sustainable Transport Investment Plan*" dat in november door de Europese Commissie werd gepubliceerd, een extra hefboom kunnen zijn voor de decarbonisatie van ons luchtvervoer.

Ik zal ook onderzoeken hoe de inkomsten uit het Europese emissiehandelssysteem (ETS), die worden

d'apaiser ces dossiers et de mettre fin aux contestations relatives aux normes de vent et aux autres aspects critiqués par les riverains et les autorités locales. Je veillerai également au strict respect de la réglementation et des décisions de Justice, ce qui devra permettre de mettre fin aux condamnations à des indemnités et astreintes imputées au gouvernement belge.

Approche équilibrée

Le gouvernement fédéral suivra activement le processus de préparation du nouveau permis d'environnement qui doit être délivré par le gouvernement flamand pour l'aéroport de Bruxelles-National, avec des accords clairs sur les compétences. Dans ce cadre, en tant que ministre, je contribuerai à la préparation des positions et interventions fédérales, en accordant une attention particulière à l'application de l'approche équilibrée ("*balanced approach*") prévue par la réglementation européenne.

Les interventions fédérales peuvent porter sur différents aspects, notamment les quotas de bruit (QC), les vols de nuit, la gestion des créneaux horaires aéroportuaires et les normes relatives au vent. Mon ambition est de rechercher, en collaboration avec le gouvernement flamand et en concertation avec tous les partenaires concernés, un équilibre entre le développement économique de l'aéroport national, la qualité de vie des riverains et la protection de l'environnement.

Une aviation durable respectant les objectifs climatiques

Un autre pilier fondamental est l'"écologisation" de l'aviation. Je m'engage à réduire l'impact climatique du secteur aérien, à réduire davantage les émissions de CO₂, à améliorer la qualité de l'air et à promouvoir l'innovation.

L'objectif européen est de rendre l'aviation neutre en carbone d'ici 2050. C'est pourquoi, je souhaite avant tout promouvoir la mise en œuvre correcte du règlement (UE) 2023/2405 "ReFuel EU Aviation". Ce règlement vise à accroître l'utilisation des carburants durables pour l'aviation (SAF), qui constituent le moyen le plus efficace de réduire les émissions de CO₂ de l'aviation et de créer des conditions de concurrence équitables pour le transport aérien durable dans l'UE. À cet égard, le "*Sustainable Transport Investment Plan*" publié en novembre par la Commission européenne, doit pouvoir être un levier supplémentaire pour la décarbonation de notre transport aérien.

J'examinerai également comment les recettes du système européen d'échange de quotas d'émission

hververdeeld onder de lidstaten, optimaal kunnen worden gebruikt om de productie van SAF, elektrificatieprojecten en andere duurzame initiatieven in de luchtvaartsector te bevorderen.

Het is ook belangrijk om rekening te houden met de “niet-CO₂”-componenten, die eveneens een niet te verwaarlozen invloed hebben op het klimaat. Hiervoor zal ik de potentiële quick-wins bestuderen die de niet-CO₂ effecten van de luchtvaart drastisch zouden kunnen verminderen.

In het kader van de ondersteuning van de energietransitie zullen de initiatieven uit de road map die gericht zijn op het minimaliseren van de luchtvaartbeperkingen voor de ontwikkeling van hernieuwbare energie verder worden uitgevoerd. Ik zal bijzondere aandacht besteden aan de uitvoering van deze road map.

Bovendien verbind ik mij ertoe om samen te werken met skeyes om een aanpassing van het tarifieringssysteem voor luchtverkeersleidingsdiensten uit te werken en zo een evenwicht te vinden tussen de levenskwaliteit van de bevolking die overvlogen wordt en de economische belangen van de sector.

In het laatste beheerscontract tussen skeyes en de Belgische Staat is een deel van het contract namelijk gewijd aan de berekening van de vergoedingen die luchtvaartmaatschappijen betalen voor de diensten van skeyes. Deze tekst wordt momenteel echter betwist voor de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, zodat er momenteel opnieuw over dit onderwerp wordt nagedacht.

Sinds de invoering van het nieuwe heffingssysteem (april 2023) is namelijk het volgende gebeurd:

- de toename van het aantal vluchten wordt bijna uitsluitend gerealiseerd met vliegtuigen met een QC van minder dan 5, dat wil zeggen met een gecertificeerd lager geluidsprofiel;
- het aantal nachtvluchten is afgenomen;
- het aantal zeer lawaaierige vliegtuigen is afgenomen.

De tekst vormt dus een interessant middel om luchtvaartmaatschappijen aan te moedigen te kiezen voor milieuvriendelijke oplossingen, aangezien zij worden gestimuleerd om de minst lawaaierige en minst vervuillende vliegtuigen te gebruiken.

(ETS), qui sont redistribuées aux États membres, peuvent être utilisées de manière optimale pour promouvoir la production de SAF, les projets d'électrification et d'autres initiatives durables dans le secteur de l'aviation.

Il est également important de tenir compte des composants “non CO₂” qui ont également un impact climatique non négligeable. Pour ce faire, j'étudierai les quick-win potentiels qui pourraient réduire considérablement les effets non CO₂ de l'aviation.

Dans le cadre du soutien à la transition énergétique, les initiatives de la feuille de route visant à minimiser les contraintes aériennes pour le développement des énergies renouvelables continueront d'être mises en œuvre. Je porterai une attention particulière à la mise en œuvre de cette feuille de route.

En outre, je m'engage à collaborer avec skeyes afin d'élaborer une adaptation du système de tarification des services terminaux de navigation aérienne et de trouver ainsi un équilibre entre la qualité de vie de la population survolée et les intérêts économiques du secteur.

Dans le dernier contrat de gestion conclu entre skeyes et l'État belge, une partie de celui-ci est en effet consacré au calcul des redevances que versent les compagnies aériennes pour les services de skeyes. Ce texte est toutefois actuellement contesté devant la section du contentieux administratif du Conseil d'État, de sorte qu'une nouvelle réflexion sur le sujet est en cours actuellement.

En effet, depuis l'introduction du nouveau système de redevances (avril 2023):

- l'augmentation du nombre de vols est réalisée presque exclusivement avec des avions au QC inférieur à 5, c'est-à-dire avec un profil sonore certifié inférieur;
- le nombre de départs de nuit a diminué;
- le nombre d'avions très bruyants a diminué.

Le texte représente donc un levier intéressant pour inviter les compagnies aériennes à opter pour des solutions écologiques, puisque celles-ci sont incitées à utiliser les avions les moins bruyants et les moins polluants.

Opvolging van het vierde beheerscontract van skeyes

Het beheerscontract tussen de Belgische staat en het autonome overheidsbedrijf skeyes werd in 2024 verlengd en loopt tot 2029. De in het beheerscontract vastgelegde doelstellingen zullen regelmatig worden opgevolgd, waarbij zowel gebruik zal worden gemaakt van de instrumenten waarin het beheerscontract zelf voorziet als van die waarin de wet op de overheidsbedrijven van 1991 voorziet.

De instrumenten die hiervoor in het beheerscontract zijn voorzien, omvatten met name de prestatiedialoog. Ik wil de prestatiedialoog met skeyes formaliseren, zoals voorzien in het beheerscontract. Dit contract bevat belangrijke doelstellingen op het gebied van veiligheid, milieu, innovatie en maatschappelijk verantwoord ondernemen, en vereist een voortdurende evaluatie en aanpassing.

De prestatiedialoog biedt een gestructureerd platform om de prestaties van skeyes op gebieden zoals veiligheid, milieu en economische efficiëntie op te volgen en om toezicht te houden op de uitvoering van het prestatieplan dat aan de Europese autoriteiten is voorgelegd. Ik wil ervoor zorgen dat skeyes niet alleen verantwoordelijk wordt gehouden voor de uitvoering van het contract en het prestatieplan, maar ook wordt ondersteund bij het verbeteren van haar diensten. De verdere uitvoering van het PBN-overgangsplan voor alle start- en landingsbanen van de Belgische luchthavens zal gericht zijn op het verbeteren van de veiligheid van het luchtverkeer, zonder vooruit te lopen op de concrete uitwerking van de vliegprocedures.

Om de financiële levensvatbaarheid van de luchtverkeersleidingsdiensten te waarborgen, streef ik naar maximale transparantie van alle betrokken partijen (skeyes, BSA, DGLV en MUAC). Daartoe zal de Staat het betreffende koninklijk besluit wijzigen, zodat zowel de gebruikers van het luchtruim als skeyes een duidelijk beeld hebben van de exploitatie- en personeelskosten van de BSA.

Stappenplan voor een civiele en militaire integratie en integratie van de F35

België beschikt over een relatief klein maar zeer druk bezet luchtruim waar verschillende luchtvaartspelers, zowel civiele als militaire, gebruik van wensen te maken.

De doelstelling om de civiele en militaire luchtvaartnavigatiediensten te integreren, zal worden nagestreefd. Daartoe moesten skeyes en Defensie vóór eind juni 2025 een stappenplan opstellen, zoals bepaald

Suivi du quatrième contrat de gestion de skeyes

Le contrat de gestion entre l'État belge et l'entreprise publique autonome skeyes a été renouvelé en 2024 et court jusqu'en 2029. Les objectifs fixés dans le contrat de gestion feront l'objet d'un suivi régulier, en utilisant à la fois les instruments prévus dans le contrat de gestion lui-même et ceux prévus dans la loi de 1991 sur les entreprises publiques.

Les instruments prévus à cet effet dans le contrat de gestion comprennent notamment le dialogue sur la performance. Je souhaite formaliser le dialogue sur la performance avec skeyes, comme le prévoit le contrat de gestion. Ce contrat comprend des objectifs importants en matière de sécurité, d'environnement, d'innovation et de responsabilité sociale, et nécessite une évaluation et un ajustement continu.

Le dialogue sur la performance offre une plateforme structurée pour suivre les performances de skeyes dans des domaines tels que la sécurité, l'environnement et l'efficacité économique, et pour superviser la mise en œuvre du plan de performance soumis aux autorités européennes. Je souhaite veiller à ce que skeyes soit non seulement tenue responsable de l'exécution du contrat et du plan de performance, mais aussi soutenue dans l'amélioration de ses services. La poursuite de la mise en œuvre du plan de transition PBN pour toutes les pistes d'atterrissage et de décollage des aéroports belges visera à améliorer la sécurité du trafic aérien, sans préempter l'élaboration concrète des procédures de vol.

Afin d'assurer la viabilité financière des services de navigation aérienne, je mise sur une transparence maximale de la part de toutes les parties concernées (skeyes, BSA, DGTA et MUAC). À cette fin, l'État modifiera l'arrêté royal concerné afin que tant les utilisateurs de l'espace aérien que skeyes aient une vision claire des coûts de fonctionnement et de personnel de la BSA.

Feuille de route pour une intégration civile et militaire et intégration des F35

La Belgique dispose d'un espace aérien relativement petit mais très fréquenté, que différents acteurs du secteur aérien, tant civils que militaires, souhaitent utiliser.

L'objectif d'intégration des services de navigation aérienne civile et militaire sera poursuivi. À cette fin, skeyes et la Défense devaient établir un plan par étapes avant la fin juin 2025, comme le prévoit le contrat de

in de beheersovereenkomst tussen skeyes en de Staat. In het stappenplan wordt uiteengezet hoe de civiele en militaire luchtverkeersleiding tegen 1 januari 2030 volledig geïntegreerd zullen zijn, met inbegrip van de overgang naar luchtverkeersbeheersystemen van de nieuwe generatie.

De komst van het nieuwe F35-gevechtsvliegtuig vormt een bijkomende uitdaging voor de organisatie van ons luchtruim, gezien de aanzienlijke luchtruimvereisten die gepaard gaan met de opleiding aan boord van dit krachtige vliegtuig. Ik zal daarom samenwerken met de minister van Defensie om binnen de regering een evenwichtige oplossing te vinden die tegemoetkomt aan de behoeften van Defensie zonder de civiele economische activiteiten te verstoren, en tegelijkertijd de economische, financiële en ecologische gevolgen te analyseren.

In het kader van de Belgische visie op het luchtruim 2030 zal ik ook blijven werken aan de implementatie van flexibel gebruik van het luchtruim (*flexible use of airspace* – FUA) in samenwerking met de betrokken stakeholders.

De FUA maakt het mogelijk om het luchtruim te delen tussen civiele en militaire toepassingen, wat zal leiden tot een geoptimaliseerd gebruik van het luchtruim. Dit zal aanzienlijke voordelen opleveren, zowel op het gebied van efficiëntie en kostenbesparing als op het gebied van duurzaamheid.

Ondersteuning van een innovatieve en toekomst-gerichte luchtvaart

Ik ben ervan overtuigd dat innovatie deel uitmaakt van de toekomst van de luchtvaartsector. De drone-sector biedt enorme mogelijkheden inzake innovatie en economische groei. Ik zal me concentreren op het verbeteren van de regelgeving (en de toepassing ervan) en het gebruik van drones in België. Daarom zullen mijn diensten worden versterkt en een actieplan uitvoeren om de dronesector te ondersteunen. Ik zal eveneens een informatiecampaagne lanceren gericht op drone-operators en -piloten, met als doel het correcte en legale gebruik van drones te promoten en de sociale acceptatie van deze technologie te vergroten. Tot slot zal ik richtlijnen publiceren voor professionele dronegebruikers, zodat zij duidelijke en realistische normen hebben voor hun activiteiten, wat zal bijdragen aan een veiliger en efficiënter gebruik van drones in de luchtvaart. Daarnaast zal ik samenwerken met de industrie om een geïntegreerd luchtruim te ontwikkelen dat optimaal werkt voor zowel de bemande als de onbemande luchtvaart. De laatste stappen in de implementatie van U-space in de haven van Antwerpen-Brugge, de op één na drukste haven van Europa, met onder meer de certificering van ten

gestion conclu entre skeyes et l'État. La feuille de route exposera comment le contrôle aérien civil et militaire sera entièrement intégré d'ici le 1^{er} janvier 2030, y compris la transition vers les systèmes de gestion du trafic aérien de nouvelle génération.

L'arrivée du nouvel avion F35 représente un défi supplémentaire pour l'organisation de notre espace aérien, compte tenu des exigences considérables en matière d'espace aérien liées à la formation à bord de cet avion puissant. Je collaborerai donc avec le ministre de la Défense afin de trouver une solution équilibrée au sein du gouvernement qui réponde aux besoins de la Défense sans perturber les activités économiques civiles, tout en analysant l'impact économique, financier et environnemental.

Dans le cadre de la Vision belge de l'espace aérien 2030, je continuerai également à travailler à la mise en œuvre de l'utilisation flexible de l'espace aérien (*flexible use of airspace* – FUA) en collaboration avec les parties prenantes concernées.

La FUA permettra le partage de l'espace aérien entre les applications civiles et militaires, ce qui conduira à une utilisation optimisée de l'espace aérien. Cela apportera des avantages importants, tant en termes d'efficacité, de réduction des coûts que de durabilité.

Soutien à une aviation innovante et tournée vers l'avenir

Je suis convaincu que l'innovation fait partie de l'avenir du secteur aérien. Le secteur des drones offre d'énormes possibilités en matière d'innovation et de croissance économique. Je me concentrerai sur l'amélioration de la réglementation (et de son application) et de l'utilisation des drones en Belgique. À cette fin, mes services seront renforcés et mettront en œuvre un plan d'action visant à soutenir le secteur des drones. Je lancerai également une campagne d'information destinée aux opérateurs et aux pilotes de drones, dans le but de promouvoir l'utilisation correcte et légale des drones et d'accroître l'acceptation sociale de cette technologie. Enfin, je publierai des lignes directrices à l'intention des utilisateurs professionnels de drones, afin qu'ils disposent de normes claires et réalistes pour leurs activités, ce qui contribuera à une utilisation plus sûre et plus efficace des drones dans l'aviation. En outre, je collaborerai avec l'industrie afin de développer un espace aérien intégré qui fonctionne de manière optimale tant pour l'aviation avec pilote que pour l'aviation sans pilote. Les dernières étapes de la mise en œuvre de l'espace aérien U-space dans le port d'Anvers-Bruges, le deuxième port le plus actif

minste één U-space-dienstverlener, maken België tot een van de Europese koplopers op het gebied van de harmonieuze integratie van bemande en onbemande luchtvaart in het lagere luchtruim. Gelet op de geopolitieke context en de recente incidenten in Denemarken, Roemenië en Polen kan België niet blijven zwijgen en moet het de drone-detectie en het DGLV versterken. Ik ben er echter van overtuigd dat innovatie de sleutel is tot de toekomst van de dronesector. In deze context biedt de dronesector (UAS) zowel een belangrijke kans voor economische groei als een toenemende uitdaging op het vlak van veiligheid. België moet vandaag nog een duidelijke en ambitieuze strategie ontwikkelen om deze sector te reguleren, te beveiligen en te ontwikkelen. Dit zijn de belangrijkste projecten waaraan we in deze context werken:

• Een versterkt en aangepast regelgevend kader

De explosieve groei van het gebruik – civiel, commercieel, institutioneel en militair – heeft de werklast en de complexiteit van de risico's aanzienlijk vergroot. De Europese regelgeving vertrouwt de DGLV de verantwoordelijkheid toe om vergunningen af te leveren, toezicht te houden en toe te zien op de toepassing van de regels. Om deze uitdagingen het hoofd te bieden, zullen we het volgende invoeren:

— een nationaal actieplan, met inbegrip van de versterking van de dienst drones binnen het DGLV;

— de invoering van gespecialiseerde functies (juristen, digitaliseringsexperts, strategische attachés) om een nationale visie te ontwikkelen en te zorgen voor een veilige integratie van drones in het luchtruim;

— de verduidelijking van de wettelijke bevoegdheden op het gebied van sancties en vervolging, dankzij een modern, aangepast en doeltreffend juridisch kader.

• Een nationaal beleid voor controle en handhaving

Om een veilig en verantwoord gebruik van drones te garanderen, zal een gestructureerd nationaal beleid worden ingevoerd dat op drie pijlers rust:

— technologisch: geleidelijke invoering van detectie- en identificatiesystemen, begeleiding van neutralisatiemaatregelen, uitbreiding van bestaande voorzieningen rond luchthavens en havens;

— organisatorisch: een team van gespecialiseerde inspecteurs samenstellen en gemeenschappelijke protocollen opstellen tussen DGLV, politie, parket en Defensie;

d'Europe, avec notamment la certification d'au moins un prestataire de services U-space, placent la Belgique parmi les leaders européens en matière d'intégration harmonieuse de l'aviation habitée et sans pilote dans l'espace aérien inférieur. Vu le contexte géopolitique et les incidents récents au Danemark, en Roumanie et en Pologne, la Belgique ne peut rester muette et se doit de renforcer la détection des drones et la DGTA. Je suis toutefois convaincu que l'innovation constitue la clé de l'avenir du secteur des drones. Dans ce contexte, la filière drones (UAS) représente à la fois une opportunité majeure de croissance économique et un défi sécuritaire croissant. La Belgique doit dès aujourd'hui se doter d'une stratégie claire et ambitieuse pour encadrer, sécuriser et développer ce secteur. Voici les principaux chantiers sur lesquels nous travaillons compte tenu du contexte:

• Un cadre réglementaire renforcé et adapté

L'explosion des usages – civils, commerciaux, institutionnels et militaires – a considérablement accru la charge de travail et la complexité des risques. La réglementation européenne confie à la DGTA la responsabilité de délivrer les autorisations, d'assurer la supervision et de veiller à l'application des règles. Pour répondre à ces défis, nous mettrons en œuvre:

— un plan d'action national incluant le renforcement du service drone au sein de la DGTA;

— la création de postes spécialisés (juristes, experts en digitalisation, attachés stratégiques) afin d'élaborer une vision nationale et d'assurer l'intégration sûre des drones dans l'espace aérien;

— la clarification des compétences légales en matière de sanctions et poursuites, grâce à un cadre juridique moderne, adapté et efficace.

• Une politique nationale de contrôle et d'application ("handhaving")

Pour garantir un usage sûr et responsable des drones, une politique nationale structurée sera mise en place autour de trois piliers:

— technologique: déploiement progressif de systèmes de détection et d'identification, encadrement des mesures de neutralisation, extension des dispositifs existants autour des aéroports et ports;

— organisationnel: constitution d'une équipe d'inspecteurs spécialisés et élaboration de protocoles communs DGTA-police-parquet-Défense;

— juridisch: duidelijke omschrijving van de respectieve verantwoordelijkheden van de autoriteiten en versterking van de sanctiebevoegdheid.

Tegelijkertijd zal samen met de federale politie en het openbaar ministerie een doeltreffend controlemechanisme worden ontwikkeld om interventies, inbeslagnames en gerechtelijke vervolging te coördineren. Veiligheid vormt een absolute prioriteit. Er zal een versterkte samenwerking komen met de federale en lokale politie, Defensie en het federaal parket om: illegaal gebruik te voorkomen en tegen te gaan, met name rond gevoelige infrastructuur (gevangenissen, havens, luchthavens, energiecentrales, SEVESO-sites), incidenten en dreigingen, ook tegen kritieke infrastructuur, doeltreffend aan te pakken en nationale capaciteiten voor opsporing en neutralisatie te ontwikkelen, in een context die wordt gekenmerkt door een toename van hybride dreigingen en geopolitieke spanningen.

• Informatie & opleiding

Het welslagen van deze strategie hangt ook af van de bewustmaking en opleiding van de betrokken actoren. We zullen informatiecampagnes opzetten voor operatoren en piloten van drones om een correct en legaal gebruik te bevorderen. We zullen ook de opleidingen en examens verbeteren in samenwerking met de sector en de DGLV, om de kwaliteit en veiligheid van de exploitatie te versterken.

Zoals het incident in Oslo echter heeft aangetoond, blijven bewustmaking en repressieve maatregelen essentieel in het geval van opzettelijk gevaarlijk gedrag.

• Ondersteuning van innovatie en integratie van het luchtruim

Tegelijkertijd zullen we de economische ontwikkeling van de sector ondersteunen door samen te werken met de industrie om een geïntegreerd luchtruim te creëren, waar bemande en onbemande luchtvaart veilig en efficiënt naast elkaar bestaan. Het doel is om van België een competitieve speler in Europa te maken en tegelijkertijd de nationale veiligheid te waarborgen.

We zullen ook een werkgroep oprichten die belast wordt met het opstellen van een geïntegreerd detectieplan op nationaal niveau, onder voorzitterschap van het Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV). Tegelijkertijd zullen we een koninklijk besluit opstellen tot wijziging van het koninklijk besluit “geozones”, om het regelgevend kader in overeenstemming te brengen met de huidige operationele en technologische ontwikkelingen en om de verplichting tot registratie van drones in geozones te waarborgen. We zullen ook een raming maken van de

— légal: définition claire des responsabilités respectives des autorités et renforcement de la capacité de sanction.

Parallèlement, un mécanisme de contrôle efficace sera développé avec la police fédérale et le ministère public, afin de coordonner interventions, saisies et poursuites judiciaires. La sûreté constitue une priorité absolue. Une coopération renforcée sera organisée avec la police fédérale et locale, la Défense et le parquet fédéral pour: prévenir et contrer les usages illégaux, notamment autour des infrastructures sensibles (prisons, ports, aéroports, centrales énergétiques, sites SEVESO), traiter efficacement les incidents et menaces, y compris contre les infrastructures critiques et développer des capacités nationales de détection et de neutralisation, dans un contexte marqué par la multiplication des menaces hybrides et des tensions géopolitiques.

• Information & formation

La réussite de cette stratégie passe également par la sensibilisation et l'éducation des acteurs. Nous mettrons en place des campagnes d'information destinées aux opérateurs et pilotes de drones pour promouvoir un usage correct et légal. Nous allons également améliorer les formations et examens en collaboration avec le secteur et la DGTA, afin de renforcer la qualité et la sécurité de l'exploitation.

Toutefois, comme l'a montré l'incident d'Oslo, la sensibilisation et l'action répressive demeurent essentielles face à des comportements délibérément dangereux.

• Soutien à l'innovation et intégration de l'espace aérien

En parallèle, nous soutiendrons le développement économique du secteur en travaillant avec l'industrie afin de construire un espace aérien intégré, où aviation habitée et non habitée coexistent de manière sûre et efficace. L'objectif est de faire de la Belgique un acteur compétitif en Europe, tout en garantissant la sécurité nationale.

Nous allons également mettre en place un groupe de travail chargé d'élaborer un plan de détection intégré à l'échelle nationale, présidé par la Direction générale du Transport aérien (DGTA). Parallèlement, nous préparons un arrêté royal modificatif de l'AR “geozones”, afin d'assurer la cohérence du cadre réglementaire avec les évolutions opérationnelles et technologiques en cours, et de garantir l'obligation d'enregistrement des drones dans les geozones. Nous établirons également une estimation des besoins pour l'ensemble du secteur

behoeften voor de hele betrokken sector, met inbegrip van het DGLV, skeyes en Skeydrone, om de menselijke, technische en financiële middelen te beoordelen die nodig zijn voor de uitvoering van het detectieplan. We zullen zorgen voor de coördinatie met Defensie en de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken met betrekking tot de werkgroep “Toepassing van de regels inzake drones op luchthavens” (tussen FOD en Skeyes), om de complementariteit van de initiatieven en de uitwisseling van relevante informatie te waarborgen. Ten slotte zullen we de nodige maatregelen nemen voor de ontwikkeling van een gemeenschappelijk platform voor het beheer van vliegvergunningen, dat de interoperabiliteit tussen institutionele actoren en exploitanten waarborgt. Ik zal er persoonlijk op toezien dat deze verschillende acties op een gecoördineerde en doeltreffende manier worden uitgevoerd, binnen de naleving van de vastgestelde operationele en regelgevende doelstellingen.

Wapenvervoer

Wat betreft het vervoer van wapens via de lucht, hebben de minister van Buitenlandse Zaken en ikzelf, in overeenstemming met de besluiten die op 1 september jongstleden door de beperkte Ministerraad zijn genomen, een koninklijk besluit opgesteld dat het overvliegen van het nationale grondgebied en technische tussenlandingen verbiedt voor vliegtuigen die militair materieel vervoeren met bestemming Israël en de Palestijnse Gebieden. Deze tekst werd reeds voorgelegd aan de Raad van State en voor advies bezorgd aan de regeringen van de drie Gewesten. Uiteraard werd bij het opstellen van dit koninklijk besluit in het bijzonder rekening gehouden met de regels inzake de bevoegdheidsverdeling die op dit gebied gelden.

Dit koninklijk besluit sluit naadloos aan bij het interfederaal akkoord (dat wil zeggen het akkoord tussen de drie gewesten en de Federale Staat, gesloten op 8 oktober) dat het beleid op dit gebied voor alle betrokken actoren harmoniseert en elk vervoer en elke vorm van doorvoer van wapens naar Israël verbiedt.

Informatieveiligheid en cyberveiligheid

In de huidige geopolitieke context en rekening houdend met de toenemende digitalisering van de sector zal ik bijzondere aandacht besteden aan de grote uitdagingen in verband met informatieveiligheid en cyberveiligheid.

De verantwoordelijkheid voor cyberbeveiliging strekt zich uit tot bijna alle actoren in de luchtvaartsector. De rol van mijn diensten wordt gedeeltelijk bepaald door het gedeelte IS (Verordening (EU) 2022/1645 en 2023/203) en de wetgeving NIS 2, die aan ongeveer honderd Belgische

concerné, incluant la DGTA, skeyes et Skeydrone, afin d'évaluer les ressources humaines, techniques et financières nécessaires à la mise en œuvre du plan de détection. Nous assurerons la coordination avec la Défense et le Service public fédéral Intérieur concernant le groupe de travail “Application des règles relatives aux drones dans les aéroports” (interSPF et Skeyes), afin de garantir la complémentarité des initiatives et le partage des informations pertinentes. Enfin, nous prendrons les dispositions nécessaires pour le développement d'une plateforme commune de gestion des autorisations de vol, garantissant l'interopérabilité entre les acteurs institutionnels et les opérateurs. Je veillerai personnellement à ce que ces différentes actions soient menées de manière coordonnée et efficace, dans le respect des objectifs opérationnels et réglementaires fixés.

Transports d'armes

Sur la question des transports d'armes par la voie aérienne, conformément aux décisions prises par le Conseil des ministres restreints le premier septembre dernier, le ministre des Affaires étrangères et moi-même avons préparé un arrêté royal interdisant le survol du territoire national et les escales techniques aux avions transportant du matériel militaire à destination d'Israël et des Territoires palestiniens. Ce texte a déjà été soumis au Conseil d'État et envoyé pour avis aux gouvernements des trois Régions. Bien entendu, cet arrêté royal a été élaboré en ayant particulièrement égard aux règles répartitrices de compétences qui gouvernent cette matière.

Cet arrêté royal s'inscrit dans le droit fil de l'accord interfédéral (c'est-à-dire bénéficiant de l'accord des trois régions et de l'État fédéral) (conclu ce 8 octobre) et qui harmonise la politique en la matière pour l'ensemble des acteurs concernés, interdisant tout transport et tout type de transit d'armes à destination d'Israël.

Sécurité de l'information et cybersécurité

Dans le contexte géopolitique actuel et compte tenu de la numérisation croissante du secteur, j'accorderai une attention particulière aux défis majeurs liés à la sécurité de l'information et à la cybersécurité.

La responsabilité en matière de cybersécurité s'étend à presque tous les acteurs du secteur aéronautique. Le rôle de mes services est en partie déterminé par la partie IS (règlement UE 2022/1645 et 2023/203) et la législation NIS 2, qui imposent à une centaine d'entreprises belges

bedrijven in de sector wettelijke verplichtingen opleggen in het kader van ten minste een van deze verordeningen.

Ik zal erop aandringen dat mijn diensten een actieplan opstellen, waarbij prioriteit wordt gegeven aan het verwerven van kennis en aan samenwerking met de spelers in deze sector. Gezien de schaarste aan expertise zal ik erop aandringen dat mijn departementen samenwerken met het *Centre for Cybersecurity Belgium* (CCB) en het *Cyber Emergency Response Team* (CERT) zodat alle belanghebbenden de beste aanpak kunnen ontwikkelen om te kunnen omgaan met bedreigingen van cyberbeveiliging.

Deze inspanningen zullen niet alleen de luchtvaartveiligheid en de bescherming van kritieke systemen verbeteren, maar ook de operationele continuïteit vergroten door cyberincidenten te voorkomen en sneller en doeltreffender te reageren op potentiële bedreigingen.

Digitale torens

In Wallonië is het project van de digitale verkeerstoren al goed gevorderd, met als ambitie om de luchthavens van Charleroi en Luik vanuit één centraal punt te beheren.

Dankzij de samenwerking tussen de regionale overheden, skeyes en de betrokken luchthavens kunnen we de implementatie van deze technologie voortzetten.

Ik zal dit initiatief met overtuiging blijven steunen en zie ook mogelijkheden om op vergelijkbare wijze digitale torens in Vlaanderen in te voeren.

Door deze aanpak niet alleen technisch, maar ook organisatorisch te begeleiden, kunnen we de luchthavenactiviteiten in beide gewesten optimaliseren, de operationele kosten verlagen en de veiligheid garanderen.

Ik zal er ook op toezien dat de federale overheid de nodige coördinatie en ondersteuning biedt, zodat alle betrokken actoren – van skeyes tot de regionale overheden – kunnen rekenen op een duidelijk beleidskader en tijdige financiering.

Internationale beleidsinitiatieven: België als voorloper

De luchtvaart is een internationaal onderwerp en de regels worden vooral vastgelegd op Europees en internationaal niveau. Ik denk dus dat het belangrijk is om ervoor te zorgen dat België actief betrokken wordt bij internationale beleidsinitiatieven. Daarom zal ik actief blijven deelnemen aan Europese en internationale

du secteur des obligations légales au titre d'au moins l'une de ces réglementations.

J'insisterai pour que mes services élaborent un plan d'action donnant la priorité à l'acquisition de connaissances et à la coopération avec les acteurs de ce secteur. Compte tenu de la rareté de l'expertise, j'insisterai pour que mes départements collaborent avec le *Centre for Cybersecurity Belgium* (CCB) et le *Cyber Emergency Response Team* (CERT) afin que toutes les parties prenantes puissent développer la meilleure approche pour faire face aux menaces en matière de cybersécurité.

Ces efforts permettront non seulement d'améliorer la sécurité aérienne et la protection des systèmes critiques, mais aussi d'améliorer la continuité opérationnelle en prévenant les incidents cybernétiques et en réagissant plus rapidement et plus efficacement aux menaces potentielles.

Tours digitales

En Wallonie, le projet de tour de contrôle digitale est déjà bien avancé, avec pour ambition de gérer les aéroports de Charleroi et de Liège à partir d'un point central.

Grâce à la collaboration entre les autorités régionales, skeyes et les aéroports concernés, nous pouvons poursuivre la mise en œuvre de cette technologie.

Je continuerai à soutenir cette initiative avec conviction et je vois également des opportunités d'introduire des tours numériques de manière similaire en Flandre.

En encadrant cette approche 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 opérationnels et garantir la sécurité.

Je veillerai à ce que le gouvernement fédéral assure la coordination et le soutien nécessaires, afin que tous les acteurs concernés – de skeyes aux autorités régionales – puissent compter sur un cadre politique clair et un financement en temps utile.

Initiatives politiques internationales: Belgique comme précurseur

L'aviation est un sujet international, et les règles sont surtout fixées au niveau européen et international. Je pense donc qu'il est important de faire en sorte que la Belgique soit activement impliquée dans les initiatives politiques internationales. C'est pourquoi je continuerai à participer activement aux discussions européennes

besprekingen over de luchtvaart en zal ik pleiten voor strengere normen voor een duurzame luchtvaart. Het doel is om de transitie naar een duurzame luchtvaart wereldwijd te versnellen en van België een voorloper te maken op dit vlak.

Ik zal me blijven inzetten voor een transparant besluitvormingsproces binnen MUAC, in samenwerking met de andere deelnemende landen en Eurocontrol. Ik zal ook streven naar een eerlijke verdeling van de kosten, zodat de Belgische luchtvaartsector geen onevenredige last zal moeten dragen en zodat we de efficiëntie en de kwaliteit van de diensten in het hogere luchtruim kunnen blijven verbeteren.

Luchtvaartveiligheid

In samenwerking met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken zal ik ervoor zorgen dat alle bevoegdheden rond veiligheid, die momenteel over verschillende departementen zijn verdeeld, op logische wijze worden gebundeld.

Dit betreft met name de Luchtvaartinspectie van het Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV), die een essentiële rol speelt bij het waarborgen van de veiligheid in de luchtvaart.

De centrale rol van de minister van Binnenlandse Zaken bij de coördinatie van het integrale veiligheidsbeleid heeft uiteraard gevolgen voor de luchtvaartveiligheid, die net als andere veiligheidsdomeinen een nauwe samenwerking tussen de verschillende betrokken veiligheidsdiensten vereist. De nadruk moet worden gelegd op het voortzetten van een goede coördinatie tussen deze diensten, die essentieel is voor een efficiënte aanpak van de veiligheidskwesties in de luchtvaartsector. Er is reeds een goede samenwerking en coördinatie tussen het Directoraat-Generaal Luchtvaart (FOD Mobiliteit), de luchtvaartpolitie (Federale Politie), de douane (FOD Financiën), de Staatsveiligheid (FOD Justitie) en de algemene dienst inlichting en veiligheid (ADIV, Defensie), zowel binnen het nationaal veiligheidscomité, als binnen de lokale veiligheidscomités.

Er bestaat al een goede samenwerking en coördinatie tussen het DGLV, de geïntegreerde politie, het openbaar ministerie en de FOD Binnenlandse Zaken. Op verzoek van de geïntegreerde politie werd in 2023 een werkgroep ad-hoc rond drones opgericht, met deelnemers uit de geïntegreerde federale politie, het openbaar ministerie, het DGLV en de FOD Binnenlandse Veiligheid.

Rekening houdend met de taken en verantwoordelijkheden van de bevoegde leden van de luchtvaartinspectie op het vlak van luchtvaartveiligheid en -beveiliging,

et internationales sur l'aviation et plaiderai en faveur de normes plus strictes pour une aviation durable. L'objectif est d'accélérer la transition vers une aviation durable à l'échelle mondiale et de faire de la Belgique un précurseur dans ce domaine.

Je continuerai à œuvrer en faveur d'un processus décisionnel transparent au sein du MUAC, en collaboration avec les autres pays participants et Eurocontrol. Je m'efforcerai également d'assurer une répartition équitable des coûts, afin que le secteur aérien belge ne supporte pas une charge disproportionnée et que nous puissions continuer à améliorer l'efficacité et la qualité des services dans l'espace aérien supérieur.

Sûreté aérienne

En collaboration avec le ministre de la Sécurité et l'Intérieur, je veillerai à ce que toutes les compétences en matière de sûreté, qui sont actuellement réparties entre différents départements, soient regroupées de manière logique.

Cela concerne notamment l'Inspection aéronautique de la Direction générale du transport aérien (DGTA), qui joue un rôle essentiel dans la garantie de la sûreté aérienne.

Le rôle central du ministre de l'Intérieur dans la coordination de la politique de sécurité intégrale a bien sûr des implications pour la sûreté aérienne qui, comme d'autres domaines de la sécurité, exige une coopération étroite entre les différents services de sécurité concernés. L'accent doit être mis sur la poursuite d'une bonne coordination entre ces services, qui est essentielle pour une approche efficace des questions de sécurité dans le secteur aérien. Il existe déjà une bonne coopération et coordination entre la Direction générale du Transport aérien (SPF Mobilité), la police aéronautique (Police fédérale), les douanes (SPF Finances), la Sûreté de l'État (SPF Justice) et le Service général du renseignement et de la sécurité (SGSR, Défense), tant au sein du Comité national de sécurité que des comités locaux de sécurité.

Il existe déjà une bonne coopération et coordination entre la DGTA, la police intégrée, le ministère public et le SPF Intérieur. À la demande de la police intégrée, un groupe de travail *ad hoc* sur les drones a été créé en 2023, avec des participants issus de la police fédérale intégrée, du ministère public, de la DGTA et du SPF Sûreté intérieure.

Compte tenu des tâches et responsabilités des membres de l'inspection aéronautique habilités en matière de sécurité et de sûreté aériennes, à savoir:

namelijk: “toezien op de naleving van internationale overeenkomsten op het gebied van de luchtvaart, internationale overeenkomsten op het gebied van de luchtvaartveiligheid en luchtvaartbeveiligingsplannen” is opgenomen in de speciale wetgeving inzake de luchtvaart, met name de wet van 27 juni 1937 betreffende de regulering van de luchtvaart.

Aangezien de taken van de luchthaveninspectie duidelijk bij wet zijn vastgelegd, moet worden onderzocht hoe deze kunnen worden gebundeld in het kader van het integrale veiligheidsbeleid van ons land, zonder afbreuk te doen aan de inmiddels geoptimaliseerde procedures die in verschillende besluiten zijn vastgelegd.

Met het oog op een nauwere samenwerking en een gecoördineerde aanpak zal ik actief deelnemen aan de initiatieven van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken op dit vlak. Ik zal ook het initiatief nemen om de verschillende mogelijke scenario's uit te werken om deze beleidsdoelstelling te bereiken.

EUROPA

Werken aan de Belgische prioriteiten tijdens het Cypriotische en Ierse voorzitterschap

Om de Belgische prioriteiten tijdens het Cypriotische en Ierse voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie te verdedigen, moeten we samen met de Permanente Vertegenwoordiging blijven ijveren voor een krachtig en gepast standpunt. Het is van essentieel belang dat het Belgische standpunt tijdig wordt bepaald in het kader van een intra-Belgisch overleg, zodat België zijn stem kan laten horen in de Raad.

De identificatie van de bevoegdheid “vervoer” in categorie II “federale vertegenwoordiging met assessor van de gefedereerde entiteiten” heeft tot nu toe zijn doeltreffendheid bewezen bij de verdediging van de Belgische belangen. Het is dan ook aangewezen om de samenwerking met de gefedereerde entiteiten voort te zetten, teneinde een optimale en efficiënte vertegenwoordiging van ons land te garanderen.

De eilandstaat Cyprus zal de nadruk leggen op maritieme dossiers, wat voor België een kans biedt om zijn eigen prioriteiten op dit gebied naar voren te brengen. Onder het Cypriotische voorzitterschap moeten de onderhandelingen over de rechten van vliegtuigpassagiers met het Europees Parlement worden afgerond. België zal ervoor zorgen dat er ambitieuze doelstellingen worden nagestreefd, met name voor personen met beperkte

“veiller au respect des conventions internationales en matière d’aviation, des accords internationaux en matière de sécurité aérienne et des plans de sûreté aérienne”, a été inscrit dans la législation spéciale relative à l’aviation, notamment la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de l’aviation.

Étant donné que les tâches de l’inspection aéroportuaire sont clairement définies par la loi, il convient d’examiner comment elles peuvent être regroupées dans le cadre de la politique de sécurité intégrale de notre pays, sans porter atteinte aux procédures désormais optimisées qui ont été inscrites dans différents arrêtés.

Dans le but d’une coopération plus étroite et d’une approche coordonnée, je participerai activement aux initiatives du ministre de la Sécurité et de l’Intérieur dans ce domaine. Je prendrai également l’initiative d’élaborer les différents scénarios possibles pour atteindre cet objectif politique.

EUROPE

Œuvrer aux priorités belges lors des présidences chypriote et irlandaise

Veiller à la défense des priorités belges pendant les présidences chypriote et irlandaise du Conseil de l’Union européenne implique que nous continuions, en collaboration avec la Représentation permanente, à œuvrer en faveur d’une prise de position solide et opportune. Il est essentiel de définir la position belge en temps utile dans le cadre d’une concertation intra-belge afin de faire entendre la voix de la Belgique au sein du Conseil.

L’identification de la compétence “transports” dans la catégorie II “représentation fédérale avec assesseur des entités fédérées” a jusqu’à présent prouvé son efficacité en matière de défense des intérêts belges. Il convient donc de poursuivre le travail de collaboration avec les entités fédérées de façon à garantir une représentation optimale et efficiente de notre pays.

L’État insulaire de Chypre mettra l’accent sur les dossiers maritimes, ce qui représente une opportunité pour la Belgique de faire valoir ses propres priorités dans ce domaine. Sous la présidence chypriote, les négociations sur les droits des passagers aériens doivent aboutir avec le Parlement européen. La Belgique veillera à assurer un haut niveau d’ambition, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, et à offrir aux passagers

mobiliteit, dat passagiers meer duidelijkheid en informatie krijgen over hun rechten en dat de bijstand bij verstoringen wordt verbeterd. België zal ook het grootste belang hechten aan de onderhandelingen over de Connecting Europe Facility, het financieringsinstrument voor trans-Europese vervoersinfrastructuur. Bovendien zullen we, zoals vermeld in het regeerakkoord, in samenwerking met minister Beenders, blijven pleiten voor de uitbreiding van een Carpass-systeem op Europees niveau via het “Roadworthiness Package”.

Wat betreft het dossier gewichten en afmetingen zullen we, in nauwe samenwerking met de gewesten, ervoor zorgen dat we een ambitieus niveau handhaven dat onze infrastructuur beschermt en tegelijkertijd internationaal verkeer van 44 ton mogelijk maakt.

We zullen nauw samenwerken met Defensie, Buitenlandse Zaken en de gewesten in het kader van de opvolging van het *Military Mobility Package* dat de Europese Commissie in november 2025 heeft gepubliceerd, en zullen streven naar een militaire mobiliteit die beantwoordt aan onze veiligheids- en defensiebehoeften.

Zoals vermeld in het regeerakkoord, “dragen elektrische auto’s niet alleen bij aan de duurzame transitie in het kader van de strijd tegen de klimaatverandering, maar kunnen ze ook extra flexibiliteit bieden binnen het elektriciteitsnet”. We zullen de wetgevingsvoorstellen van het “automobielpakket” dan ook zorgvuldig analyseren met het oog op een verdere decarbonisatie van de mobiliteit en meer bepaald van het wegvervoer binnen de EU.

Als de Commissie haar voorstel inzake het uniforme vervoersbewijs tijdig publiceert, zal België dit voorstel steunen om het aanbod van grensoverschrijdende vervoersdiensten te vergroten en het online reserveren van vervoersbewijzen voor alle vervoerswijzen te vergemakkelijken.

Gebruik van Europese fondsen

Om een duurzamere en efficiëntere mobiliteit te financieren

De overgang naar een duurzamere en efficiëntere mobiliteit vereist aanzienlijke investeringen, een gedeelde visie en de inzet van alle beschikbare middelen. In dit verband spelen Europese fondsen een essentiële rol bij de ondersteuning van structurerende projecten op federaal niveau.

De afgelopen jaren heeft het mechanisme voor interconnectie in Europa het mogelijk gemaakt om belangrijke initiatieven op het gebied van mobiliteit te financieren.

d'avantage de clarté et d'information sur leurs droits, et à améliorer l'assistance en cas de perturbations. La Belgique accordera également la plus haute importance aux négociations sur le Connecting Europe Facility, l'instrument de financement des infrastructures de transport transeuropéennes. De plus, comme mentionné dans l'accord de gouvernement, nous continuerons de défendre, en collaboration avec le ministre Beenders, l'élargissement d'un système Carpass au niveau européen via le *roadworthiness Package*.

En ce qui concerne le dossier poids et dimensions, nous veillerons, en collaboration étroite avec les régions, à maintenir un niveau d'ambition qui permet de protéger nos infrastructures tout en permettant le trafic international de 44t.

Nous collaborerons étroitement avec la Défense les affaires étrangères et les régions dans le cadre du suivi du *Military Mobility Package* que la Commission européenne a publié en novembre 2025 et œuvrerons pour une mobilité militaire qui répond à nos besoins de sécurité et de défense.

Comment mentionné dans l'accord de gouvernement, “les voitures électriques contribuent non seulement à la transition durable dans le cadre de la lutte contre le changement climatique, mais elles peuvent également apporter une flexibilité supplémentaire au sein du réseau électrique”. Nous analyserons donc attentivement les propositions législatives du “paquet automobile” dans le but de renforcer la décarbonisation de la mobilité et plus précisément du transport routier au sein de l'UE.

Si la Commission publie à temps sa proposition concernant la billettique unique, la Belgique soutiendra ce texte afin d'augmenter l'offre de services de transport transfrontaliers et de faciliter la réservation de billets en ligne, tous modes confondus.

Recours aux fonds européens

Pour financer une mobilité plus durable et plus efficace

La transition vers une mobilité plus durable et plus efficace exige des investissements conséquents, une vision partagée, et une mobilisation de toutes les ressources disponibles. À cet égard, les fonds européens jouent un rôle essentiel dans le soutien aux projets structurants portés au niveau fédéral.

Ces dernières années, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe a permis de financer des initiatives majeures en matière de mobilité. Toutefois, nous devons

We moeten echter vaststellen dat het budget voor 2021-2027 vandaag de dag bijna uitgeput is, wat ons ertoe aanzet om nog meer nieuwe financieringsbronnen te verkennen om onze ambities voort te zetten.

Met de steun van de FOD Mobiliteit en Vervoer, die over waardevolle expertise beschikt op het vlak van het opstellen en opvolgen van Europese dossiers, en in nauwe samenwerking met de overheidsbedrijven, zullen we blijven zoeken naar en gebruikmaken van de financiële hefboomen die op Europees niveau beschikbaar zijn.

Eén van de ingezette instrumenten, de Faciliteit voor herstel en veerkracht, heeft het mogelijk gemaakt om verschillende grootschalige spoorwegprojecten te ondersteunen. Deze projecten moeten volgens de programma-eisen absoluut in 2026 worden afgerond. Ik zal alles in het werk stellen om deze deadlines te halen en tegelijkertijd de kwaliteit en relevantie van de resultaten te waarborgen.

Bovendien biedt de financiering van het emissiehandelssysteem (ETS1 en 2) mogelijkheden om de ecologische transitie van de transportsector te begeleiden. Samen met mijn federale collega's zien we erop toe dat deze middelen op strategische wijze worden ingezet, in overeenstemming met onze klimaatdoelstellingen in het Nationaal Energie- en Klimaatplan, onze prioriteiten op het gebied van mobiliteit en onze Europese verplichtingen.

Dankzij de expertise die de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft opgebouwd en de inzet van overheidsbedrijven zijn we nu beter in staat om te anticiperen op de Europese eisen, ambitieuze projecten op te zetten en onze prioriteiten krachtig te verdedigen. In deze dynamiek zullen we erop toezien dat de noden inzake mobiliteit in aanmerking worden genomen tijdens de besprekingen over het volgende meerjarig financieel kader (MFK), zodat de toegewezen middelen in verhouding staan tot de uitdagingen.

Om projecten rond militaire mobiliteit en projecten voor dubbel gebruik te financieren

Naast de Europese financiering die nodig is om te investeren in onze vervoersinfrastructuur en onze politieke, economische en milieudoelstellingen te verwezenlijken, moeten de onderhandelingen over het Europese meerjarig financieel kader absoluut leiden tot een aanzienlijke verhoging van de middelen die worden toegewezen aan projecten op het gebied van militaire mobiliteit en aan projecten die zowel voor civiel als militair vervoer kunnen worden gebruikt. Deze middelen bieden een strategische kans: ze maken het mogelijk onze infrastructuur

constateren dat de enveloppe 2021-2027 vandaag de dag bijna uitgeput is, wat ons ertoe aanzet om nog meer nieuwe financieringsbronnen te verkennen om onze ambities voort te zetten.

Avec l'appui du SPF Mobilité et Transports, dont l'expertise est précieuse dans le montage et le suivi des dossiers européens, et en étroite collaboration avec les entreprises publiques, nous continuerons à identifier et à activer les leviers financiers disponibles au niveau européen.

Parmi les instruments mobilisés, la Facilité pour la Reprise et la Résilience a permis de soutenir plusieurs projets ferroviaires d'envergure. Ces projets doivent impérativement être clôturés en 2026, conformément aux exigences du programme. Je mettrai tout en œuvre pour respecter ces échéances, en garantissant la qualité et la pertinence des réalisations.

Par ailleurs, les financements du système d'échange de quotas d'émission (ETS1 et 2) offrent des opportunités pour accompagner la transition écologique du secteur des transports. Avec mes collègues fédéraux, nous veillons à ce que ces ressources soient mobilisées de manière stratégique, en cohérence avec nos objectifs climatiques inscrits dans le Plan National Énergie Climat, nos priorités en matière de mobilité ainsi que nos obligations européennes.

Grâce à l'expertise développée par le SPF Mobilité et Transports et à la mobilisation des entreprises publiques, nous sommes désormais en mesure de mieux anticiper les exigences européennes, de structurer des projets ambitieux et de défendre nos priorités avec force. Dans cette dynamique, nous veillerons à ce que les besoins en matière de mobilité soient pris en considération dans les discussions relatives au prochain cadre financier pluriannuel (MFF), afin que les moyens alloués soient à la hauteur des enjeux.

Pour financer les projets de mobilité militaire et à double usage

Au-delà des besoins en financements européens nécessaires pour investir dans nos infrastructures de transport et atteindre nos objectifs politiques, économiques et environnementaux, les négociations sur le cadre financier pluriannuel européen devront impérativement déboucher sur une augmentation significative des enveloppes allouées aux projets liés à la mobilité militaire, ainsi qu'à ceux pouvant servir à la fois au transport civil et militaire. Ces fonds représentent une opportunité stratégique: ils permettent de moderniser

te moderniseren en tegelijkertijd onze bijdrage aan de collectieve veiligheid te versterken.

Het volgende programma van het *Connecting Europe Facility* (CEF) zou dan ook beter moeten aansluiten bij de strategische prioriteiten van de Unie, door volledig rekening te houden met de behoeften op het gebied van militaire mobiliteit en infrastructuur voor dubbel gebruik. Deze investeringen dienen niet alleen de defensie-inspanningen, maar versterken ook de veerkracht en de connectiviteit van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T), wat ten goede komt aan alle burgers en bedrijven. Ik ben me bewust van deze uitdagingen en zal nauw samenwerken met mijn collega van Defensie om relevante projecten te identificeren en de in dit kader beschikbare Europese financiering te mobiliseren.

Nu de Europese Commissie voortgaat met haar ambitieuze initiatief ReArm Europe, is het van essentieel belang dat België nu al een standpunt inneemt. Dit houdt in dat we solide projecten moeten voorbereiden die aansluiten bij de Europese doelstellingen, om onze militaire corridors te versterken en klaar te zijn om ze in te dienen zodra aan de financieringsvoorwaarden is voldaan. De expertise die de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft opgebouwd, met name op het gebied van het ge-centraliseerde beheer van Europese subsidies, zal een essentiële hefboom zijn om België in deze strategische dynamiek te integreren.

Een doeltreffende omzetting van de Europese richtlijnen

De doeltreffende en tijdige omzetting van de Europese richtlijnen blijft een prioriteit. Ondanks de bevoegdheidsverdeling binnen de sector mobiliteit verloopt de samenwerking met het oog op de tijdige omzetting van de Europese vervoerswetgeving in nationale wetgeving vlot.

Deze samenwerking omvat de algemene coördinatie van het omzettingsproces door de FOD Buitenlandse Zaken en een goede samenwerking met de bevoegde gewesten. Onder impuls van de FOD Buitenlandse Zaken worden de procedures efficiënter gemaakt en blijven we streven naar een optimale samenwerking met de gewesten in dossiers die onder gedeelde bevoegdheden vallen.

In 2024 is het totale omzettingstekort (het percentage dat het aantal laattijdige omzettingen weergeeft) voor België teruggebracht van 2,8 % tot 0,7 %. De overheid (FOD Mobiliteit) blijft toezien op de goede werking van het systeem om te voorkomen dat het Hof van Justitie van de Europese Unie België veroordeelt wegens laattijdige

nos infrastructures tout en renforçant notre contribution à la sécurité collective.

Ainsi, le prochain programme du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (CEF) devrait mieux refléter les priorités stratégiques de l'Union, en intégrant pleinement les besoins liés à la mobilité militaire et aux infrastructures à double usage. Ces investissements ne servent pas uniquement l'effort de défense: ils renforcent également la résilience et la connectivité du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), au bénéfice de l'ensemble des citoyens et des entreprises. Conscient de ces enjeux, je travaillerai en étroite concertation avec mon collègue de la Défense afin d'identifier les projets pertinents et de mobiliser les financements européens disponibles dans ce cadre.

Alors que la Commission européenne avance avec son initiative ambitieuse ReArm Europe, il est essentiel que la Belgique se positionne dès maintenant. Cela implique de préparer des projets solides, alignés sur les objectifs européens, afin de renforcer nos corridors militaires et d'être prêts à les soumettre dès que les conditions de financement seront réunies. L'expertise développée par le SPF Mobilité et Transports, notamment dans la gestion centralisée des subsides européens, sera un levier essentiel pour inscrire la Belgique dans cette dynamique stratégique.

Une transposition efficace des directives européennes

La transposition efficace et dans les délais des directives européennes reste une priorité. Malgré le partage des compétences au sein de la filière mobilité, la collaboration en vue de la transposition dans les délais de la législation européenne en matière de transport dans la législation nationale se déroule bien.

Cette coopération comprend la coordination générale du processus de transposition par le SPF Affaires étrangères et la bonne collaboration avec les Régions compétentes. Sous l'impulsion du SPF Affaires étrangères, les procédures sont rendues plus efficaces et nous continuons à viser une coopération optimale avec les Régions dans les dossiers relevant de compétences partagées.

En 2024, le déficit total de transposition (pourcentage reflétant le nombre de transpositions tardives) pour la Belgique a été ramené de 2,8 % à 0,7 %. L'administration (SPF Mobilité) continue à assurer le bon fonctionnement du système afin d'éviter à tout moment une condamnation par la Cour de justice de l'Union européenne pour

omzetting, om inbreukprocedures te vermijden en om het omzettingstekort zo laag mogelijk te houden.

Bilaterale Europese projecten uitvoeren

België blijft zich inzetten voor verschillende dossiers in verband met grensoverschrijdend vervoer met onze buurlanden en andere lidstaten van de Europese Unie. Als een van de oudste regionale partnerschappen in Europa fungeert de Benelux als een waardevol “laboratorium” en voorloper voor de Europese Unie. Deze samenwerking biedt concrete voordelen voor burgers en bedrijven op het gebied van grensoverschrijdende uitdagingen. Mobiliteit en vervoer zijn een van de prioritaire thema’s binnen de Benelux-Unie. Aangezien de Benelux de dichtstbevolkte regio van Europa is en een sterke economie heeft, worden overheden en vervoersbedrijven aangemoedigd om innovatief en creatief te zijn om duurzame mobiliteit voor burgers en bedrijven te bevorderen. Daarom zet de Benelux-Unie zich in voor grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van mobiliteit.

ACTIES METEN AAN DE HAND VAN DE DUURZAME ONTWIKKELINGSDOELSTELLINGEN (SDG’S)

Zoals ik in de inleiding al aangaf, sluiten de uitdagingen op het gebied van mobiliteit volledig aan bij SDG nr. 13 met betrekking tot de strijd tegen klimaatverandering. Meer specifiek worden, zoals ik ook in de tekst heb vermeld, de volgende SDG’s nagestreefd:

— SDG 3.6: tegen 2020 het aantal doden en gewonden in het verkeer wereldwijd halveren;

— SDG 9.1: ontwikkelen van kwalitatieve, betrouwbare, duurzame en veerkrachtige infrastructuur, met inbegrip van regionale en grensoverschrijdende infrastructuur, ter ondersteuning van de economische ontwikkeling en het menselijk welzijn, met klemtoon op een betaalbare en billijke toegang voor iedereen;

— SDG 11.2: tegen 2030 toegang voorzien tot veilige, betaalbare, toegankelijke en duurzame vervoerssystemen voor iedereen, waarbij de verkeersveiligheid verbeterd wordt, met name door het openbaar vervoer uit te breiden, met aandacht voor de behoeften van mensen in kwetsbare situaties, vrouwen, kinderen, personen met een handicap en ouderen;

transposition tardive, d’éviter les procédures d’infraction et de maintenir le déficit de transposition aussi bas que possible.

Porter des projets européens bilatéraux

La Belgique continue de s’engager dans différents dossiers liés au transport transfrontalier avec nos pays voisins et d’autres États membres de l’Union européenne. En tant que l’un des plus anciens partenariats régionaux d’Europe, le Benelux fait office de “laboratoire” précieux et de précurseur pour l’Union européenne. Cette coopération apporte des avantages concrets aux citoyens et aux entreprises dans le domaine des défis transfrontaliers. La mobilité et les transports sont l’un des thèmes prioritaires au sein de l’Union Benelux. Le Benelux étant la région la plus densément peuplée d’Europe et dotée d’une économie forte, les pouvoirs publics et les entreprises de transport sont encouragés à faire preuve d’innovation et de créativité afin de promouvoir une mobilité durable pour les citoyens et les entreprises. C’est pourquoi l’Union Benelux s’engage en faveur de la coopération transfrontalière dans le domaine de la mobilité.

MESURER LES ACTIONS AU REGARD DES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD)

Comme je le soulignais en introduction, les enjeux en termes de mobilité rejoignent pleinement l’ODD n° 13 relatif à la lutte contre le changement climatique. De manière plus précise, comme je l’ai mentionné dans le texte également, les ODD suivants sont poursuivis:

— ODD 3.6: d’ici à 2020, diminuer de moitié à l’échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route;

— ODD 9.1: mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l’être humain, en mettant l’accent sur un accès universel, à un coût abordable et dans des conditions d’équité;

— ODD 11.2: d’ici à 2030, assurer l’accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées;

— SDG 16.7: ontvankelijke, inclusieve, participatieve en representatieve besluitvorming op alle niveaus garanderen.

In het kader van mijn beleid inzake verkeersveiligheid (All4Zero), gerichte investeringen in de spoorweginfrastructuur, de uitvoering van het masterplan voor autonome toegankelijkheid en de oprichting van een werkgroep rond het dossier van het overvliegen, wil ik bijdragen aan het behalen van de hierboven vermelde SDG's.

*De minister van Mobiliteit, Klimaat en
Ecologische Transitie, belast met
Duurzame Ontwikkeling,*

Jean-Luc Crucke

— ODD 16.7: faire en sorte que le dynamisme, l'ouverture, la participation et la représentation à tous les niveaux caractérisent la prise de décisions.

Dans le cadre de ma politique de sécurité routière (All4Zero), d'investissements ciblés dans l'infrastructure ferroviaire, de la réalisation du masterplan accessibilité autonome et de la mise en œuvre d'un groupe de travail sur le dossier du survol, je souhaite contribuer à l'atteinte des ODD repris ci-dessus.

*Le ministre de la Mobilité, du Climat et
de la Transition environnementale,
chargé du Développement durable,*

Jean-Luc Crucke