

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 octobre 2023

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

*Voir:***Doc 55 3649/ (2023/2024):**001: Liste des notes de politique générale.
002 à 008: Notes de politique générale.

(*) Conformément à l'article 111 du Règlement.BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 oktober 2023

BELEIDSNOTA (*)**Mobiliteit**

*Zie:***Doc 55 3649/ (2023/2024):**001: Lijst van Beleidsnota's.
002 tot 008: Beleidsnota's.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

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

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

LA MOBILITÉ SE TRANSFORME

Pas à pas, et parfois à grandes enjambées, notre mobilité se transforme.

Cet été 2023, 8 % de voyageurs supplémentaires à l'été précédent ont fait le choix du train. La hausse est particulièrement marquée pour les déplacements de loisirs.

L'usage du vélo poursuit son essor. Désormais, plus de 14 % des Belges utilisent ce mode de transport pour se rendre au travail, soit une hausse de 26,3 % depuis 2017 (+80 % depuis 2005!).

La sécurité routière progresse. Durant le premier semestre 2023, une baisse de 21 % des tué-e-s sur la route a été observée. D'une manière plus générale, le nombre d'accidents corporels et de blessé-e-s recule également.

Ces évolutions ne sont pas le fruit du hasard. Elles résultent d'une action résolue, et conjuguée du niveau communal et régional au niveau européen. Depuis 2020, l'action du gouvernement fédéral vise à rendre la mobilité plus simple, plus accessible, plus efficace, plus sûre et moins polluante:

- Simple, pour assurer la liberté de mouvement de toutes et tous,
- Accessible, pour toutes et tous quel que soit l'âge, l'état de santé ou les revenus,
- Efficace, pour être au service de l'économie et pour diminuer le volume d'embouteillage qui caractérise la Belgique,
- Sûre, parce que la sécurité est la première des conditions de la mobilité,
- Et moins polluante, parce que nous n'avons qu'une planète, parce que la mobilité est à l'origine de 25 % de nos émissions de CO₂ et de nombre de problèmes de santé.

Il y a une réelle attente des Belges. Et ma préoccupation comme ministre des Voyageurs est de trouver les solutions pour améliorer au quotidien la qualité de vie de celles et ceux qui prennent le train, comme d'accompagner celles et ceux qui veulent prendre leur vélo plus facilement, celles et ceux qui attendent des alternatives crédibles et abordables à la voiture ou à l'avion. Nous devons plus que jamais être orientés vers les solutions.

DE MOBILITEIT VERANDERT

Stap voor stap, en soms met grote stappen, verandert onze Mobiliteit.

Tijdens de zomer van 2023 kozen 8 % meer reizigers dan de vorige zomer voor de trein. De stijging is vooral merkbaar bij vrijetijdsreizen.

Het fietsgebruik blijft groeien. Nu gebruikt meer dan 14 % van de Belgen dit vervoermiddel om naar het werk te gaan, een stijging van 26,3 % sinds 2017 (+ 80 % sinds 2005!).

De verkeersveiligheid verbetert. In de eerste helft van 2023 werd een daling van 21 % in het aantal verkeersdoden waargenomen. Meer in het algemeen daalt ook het aantal ongevallen met lichamelijk letsel en geblesseerden.

Deze ontwikkelingen zijn geen toeval. Ze zijn het resultaat van vastberaden actie op lokaal en regionaal niveau, afgestemd op het Europese niveau. Sinds 2020 is de actie van de federale regering erop gericht om de Mobiliteit eenvoudiger, toegankelijker, efficiënter, veiliger en minder vervuילend te maken:

- Eenvoudig, om de bewegingsvrijheid van iedereen te garanderen,
- Toegankelijk, voor iedereen ongeacht leeftijd, gezondheid of inkomen,
- Efficiënt, ten dienste van de economie en om het aantal verkeersfiles die België kenmerken, te verminderen,
- Veilig, want veiligheid is de eerste voorwaarde voor mobiliteit,
- En minder vervuילend, omdat we maar één planeet hebben en omdat mobiliteit de oorzaak is van 25 % van onze CO₂-uitstoot en veel gezondheidsproblemen.

Er is een reële verwachting van de Belgen. En als minister van Reizigers is het mijn zorg om oplossingen te vinden om de levenskwaliteit van diegenen die de trein nemen dagdagelijks te verbeteren, en ook om degenen te ondersteunen die gemakkelijker hun fiets willen nemen, en degenen die wachten op geloofwaardige en betaalbare alternatieven voor de auto of het vliegtuig. Meer dan ooit moeten we oplossingsgericht zijn.

Cette action va se poursuivre jusqu'au bout de cette 55^e législature, avec une dimension particulière liée à l'exercice par la Belgique de la Présidence du Conseil de l'Union européenne au premier semestre de l'année 2024, et avec la volonté de préparer les décisions et les mesures qui devront être prises dans les prochaines années pour accélérer l'action dont les bases ont été placées au cours de ces quatre dernières années dans l'objectif de faire de la mobilité une liberté et de la décarboner.

Trois objectifs majeurs structurent mon action:

- Protéger
- Rassembler
- Accélérer

Protéger

Toute notre législature aura été marquée par les crises. Et la première de nos priorités fut toujours de réparer, sans tergiverser face à l'urgence. J'avais amplement détaillé nos mesures en la matière les années précédentes. En 2023, nous n'avons pas failli à notre devoir lorsqu'il a fallu par exemple se mobiliser pour réagir aux agressions dont les accompagnatrices et accompagnateurs de train étaient victimes de façon beaucoup trop fréquente, ou pour améliorer la qualité de l'accueil en gare du Midi. Protéger et faire preuve de solidarité sont une boussole inconditionnelle pour guider mes choix et fixer ma feuille de route politique en matière de mobilité.

Mon approche est globale. Le dérèglement climatique frappe d'abord les plus fragiles. Pour la mobilité dont j'ai la responsabilité, il nous faut considérer toutes les réalités sociales et la diversité des lieux d'habitation. Une Belgique à deux vitesses, entre les centres hyperconnectés et les zones périphériques, est un danger pour la cohésion et la prospérité de notre pays. Les modes de transport les plus vertueux doivent être accessibles à tout le monde.

Etendre l'amplitude horaire des services ferroviaires, renforcer les fréquences, maintenir tous les points d'arrêt, rendre nos gares plus accessibles... c'est permettre à toutes et tous de prendre facilement le train et d'y attirer davantage de travailleurs. Le Plan de transport de la SNCB qui entre en vigueur en décembre 2023 et qui prévoit le début de l'extension progressive du service sur les trois prochaines années répond à cette orientation.

Lorsque nous mettons en place un dispositif interfédéral pour lutter contre le fléau du vol de vélos – le projet

Deze actie zal worden voortgezet tot het einde van deze 55^e legislatuur, met een bijzondere dimensie die verband houdt met het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie in de eerste helft van 2024, en met de bereidheid om de beslissingen en maatregelen voor te bereiden die de komende jaren zullen moeten worden genomen om de actie te versnellen waarvan de basis de afgelopen vier jaar is gelegd met als doel van Mobiliteit een vrije keuze te maken en haar koolstofvrij te maken.

Drie belangrijke doelstellingen structureren mijn actie:

- Beschermen
- Samenbrengen
- Versnellen

Beschermen

Onze hele legislatuur is gekenmerkt door crisissen. En onze eerste prioriteit was altijd om de schade te herstellen, zonder te aarzelen in dringende situaties. Onze maatregelen op dit gebied heb ik de afgelopen jaren uitgebreid beschreven. In 2023 hebben we onze plicht niet verzaakt toen we bijvoorbeeld in actie moesten komen om te reageren op de agressies waarvan treinbegeleiders veel te vaak het slachtoffer werden, of om de kwaliteit van het onthaal in het station Brussel-Zuid te verbeteren. Het beschermen en tonen van solidariteit zijn een onvoorwaardelijk kompas om mijn keuzes te sturen en mijn politieke "roadmap" op het gebied van Mobiliteit te bepalen.

Mijn aanpak is allesomvattend. De klimaatontregeling treft de meest kwetsbaren het eerst. Voor Mobiliteit, waarvoor ik verantwoordelijk ben, moeten we rekening houden met alle sociale realiteiten en de diversiteit van de woongebieden. Een België met twee snelheden, tussen hypergeconnecteerde centra en perifere gebieden, is een gevaar voor de cohesie en de welvaart van ons land. De meest deugdzame vervoerswijzen moeten voor iedereen toegankelijk zijn.

De amplitude van de spoordiensten uitbreiden, de frequentie verhogen, alle haltes behouden, onze stations toegankelijker maken... betekent dat iedereen gemakkelijker de trein kan nemen en meer pendelaars kan aantrekken. Het Vervoersplan van NMBS, dat in december 2023 in werking treedt en voorziet in de start van de geleidelijke uitbreiding van de dienst in de komende drie jaar, ligt in de lijn van deze richtsnoer.

Met het opzetten van een interfederaal systeem om de plaag van fietsendiefstal te bestrijden- het MyBike-project

MyBike –, nous levons les obstacles pour les nouveaux usagers et celles et ceux qui n'ont pas les moyens de se racheter un vélo ou qui en auraient perdu l'envie.

La réalisation d'un baromètre piéton pour des villes et des communes "marchable", la réglementation du retrofit des véhicules thermiques en véhicules électriques, l'élargissement du Budget Mobilité sont autant d'autres exemples qui concourent à cet objectif de protection.

L'État fédéral joue plus que jamais son rôle lorsqu'il se place en bouclier contre les crises et lorsqu'il protège les citoyen-ne-s. Depuis des décennies, plus d'un million de Belges souffrent des nuisances sonores liées à l'activité de l'aéroport de Bruxelles-National. Il est de notre devoir de leur apporter enfin des solutions. C'est le sens des propositions qui sont sur la table et qui seront encore travaillées en 2024, à commencer par l'objectif de diminuer la charge sonore subie par les riverains et d'instaurer des nuits silencieuses. Pour de nombreux sujets, protéger c'est d'abord et surtout contribuer à éliminer des dépenses inutiles. Le coût sanitaire et social annuel des nuisances sonores nocturnes de l'aéroport Bruxelles-National est ainsi estimé à un milliard d'euros, sans parler des conséquences financières des condamnations dont l'État fédéral a fait l'objet. Outre les bénéfices attendus pour les riverains, protéger du bruit, c'est une voie pour alléger nos finances publiques endettées.

Plus globalement, il est désormais démontré que le coût de l'inaction climatique dépasse de loin celui de l'action pour la transition. Une étude pour la seule Flandre chiffre ainsi à 7,5 milliards d'euros le coût de l'inaction. Les moyens à mobiliser pour agir sont estimés à seulement 1,6 milliards d'euros, environ cinq fois moins!

Protéger, c'est la première étape d'une transition économique, sociale et environnementale réussie. C'est un choix efficace pour la société et le budget des autorités publiques.

Rassembler

Transformer nos mobilités pour répondre aux défis de notre temps est une tâche collective. Comme pour toutes les dimensions de l'action publique, nous devons écouter les attentes des Belges, observer et nous inspirer de ce qui bouge dans la société, nouer des partenariats durables, accompagner et encourager les projets les plus vertueux.

-, nemen we de obstakels weg voor nieuwe gebruikers en voor wie zich geen nieuwe fiets kan veroorloven of dat niet meer ziet zitten.

De verwezenlijking van een "voetgangersbarometer voor bewandelbare steden en gemeenten", de regelgeving inzake retrofit van thermische voertuigen naar elektrische voertuigen en de uitbreiding van het Mobiliteitsbudget zijn allemaal andere voorbeelden die bijdragen tot deze doelstelling van bescherming.

De Federale Staat speelt meer dan ooit zijn rol als schild tegen crisissen en ter bescherming van zijn burgers. Al decennialang lijden meer dan een miljoen Belgen onder de geluidsoverlast door de activiteiten van de luchthaven Brussel-Nationaal. Het is onze plicht om hen eindelijk oplossingen te bieden. Dat is de insteek van de voorstellen die op tafel liggen en waar in 2024 verder aan wordt gewerkt, te beginnen met de doelstelling om de geluidsbelasting van omwonenden te verminderen en stille nachten in te voeren. Bescherming betekent voor veel onderwerpen in de eerste plaats het helpen elimineren van onnodige uitgaven. De jaarlijkse gezondheids- en sociale kosten van nachtelijke geluidsoverlast van de luchthaven Brussel-Nationaal worden geschat op één miljard euro, om nog maar te zwijgen van de financiële gevolgen van de veroordelingen waaraan de Federale Staat is onderworpen. Naast de verwachte voordelen voor de omwonenden, is beschermen tegen geluidshinder een manier om de schuldenlast van onze openbare financiën terug te dringen.

Meer in het algemeen is nu aangetoond dat de kosten van niets doen op klimaatgebied veel hoger liggen dan de kosten van actie voor de transitie. Een studie over Vlaanderen alleen al schat de kosten van nietsdoen op 7,5 miljard euro. De middelen die nodig zijn om actie te ondernemen worden geschat op slechts 1,6 miljard euro, ongeveer vijf keer minder!

Beschermen is de eerste stap naar een succesvolle economische, sociale en ecologische transitie. Het is een efficiënte keuze voor de samenleving en het budget van de overheid.

Samenbrengen

De transformatie van onze mobiliteit in het licht van de uitdagingen van vandaag is een collectieve aangelegenheid. Zoals bij alle andere acties van de overheid, moeten we luisteren naar de verwachtingen van de Belgen, observeren en inspiratie putten uit wat er in de maatschappij leeft, duurzame partnerschappen aangaan en de meest deugdzame projecten ondersteunen en aanmoedigen.

Le Plan marchandises a été impulsé par le secteur ferroviaire et industriel, coconstruit avec les acteurs économiques concernés et il se déploie sur cette base partenariale avec la mise en place d'un Comité des utilisateurs du fret. C'est riche d'enseignements. L'aboutissement de la refonte du code de la route, est le fruit d'un processus interfédéral innovant. Les réflexions pour une tarification plus intégrée des transports en commun associent de nombreux acteurs, y compris les Régions. La réussite du Plan fédéral Be Cyclist est le fruit d'une collaboration gouvernementale inédite. Et la Conférence Interministérielle de la Mobilité (CIM) produit un travail efficace.

À l'heure des fractures sociales et des crispations identitaires, cette méthode, résolument démocratique, est un vecteur de concorde. Lorsque des propositions non consensuelles sont sur la table, ma seule ligne de conduite est celle du dialogue et de la recherche de compromis. Je veille toujours à ce que les blocages d'aujourd'hui ne compromettent pas les décisions de demain; surtout pour les sujets les plus clivants, comme la lutte contre la récidive des infractions au volant ou la régulation des activités de l'aéroport Bruxelles-National.

Rassembler est un enjeu du présent et de l'avenir. La responsabilité de notre gouvernement est aussi celle de permettre aux suivants d'agir efficacement. C'est pourquoi il était si important de fixer des objectifs de long terme et de garantir des moyens à nos entreprises ferroviaires. Remettre le train sur les rails est une action au long cours.

Rassembler, c'est savoir affronter collectivement les problèmes lorsqu'ils surviennent. Je peux citer ici en exemple la coordination qui a été mise en place pour définir et suivre le plan d'action à court, moyen et long termes autour des problèmes de sécurité à la Gare de Bruxelles-Midi et pour capitaliser dans les autres gares bruxelloises. Je souhaite que nous puissions reproduire ce type de méthode innovante pour d'autres points de tension.

Le dialogue productif et réguliers avec mes homologues régionaux en charge de la mobilité au sein de la CIM, les discussions avec les ministres fédéraux pour mettre en œuvre les actions transversales, la collaboration avec les parlementaires via les travaux de la Commission Mobilité, les échanges quotidiens avec les trois entreprises publiques (SNCB, Infrabel et skeyes), ...: tout cela permet d'avancer: chacun contribuant à son niveau à transformer notre mobilité. Les liens avec le SPF Mobilité, son équipe de direction et l'ensemble

Het Goederenplan werd door de spoor- en industriële sector aangestuurd, werd samen met de betrokken economische actoren opgesteld, en wordt op deze partnerschapsbasis uitgerold met de oprichting van een Gebruikerscomité voor het goederenvervoer per spoor. Hieruit kunnen veel lessen worden getrokken. De voltooiing van de herziening van de wegcode is het resultaat van een innovatief interfederaal proces. Bij de reflecties over een meer geïntegreerd tariefsysteem voor het openbaar vervoer zijn veel actoren betrokken, waaronder de gewesten. Het succes van het federale "Be Cyclist" plan is het resultaat van een ongeziene samenwerking van de regering. En de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit (ICM) levert efficiënt werk op.

In een tijd van sociale breuken en identitaire spanningen moet deze op en top democratische methode leiden tot meer eenstemmigheid. Als er niet-consensuele voorstellen op tafel liggen, is mijn enige handelswijze die van dialoog en het zoeken naar compromissen. Ik zorg er altijd voor dat de blokkades van vandaag de beslissingen van morgen niet in gevaar brengen, vooral als het gaat om de meest verdeeldheid zaaiende kwesties, zoals de strijd tegen recidive inzake verkeersovertredingen of de regulering van de activiteiten van de luchthaven Brussel-Nationaal.

"Samenbrengen" is een uitdaging voor het heden en de toekomst. Onze regering heeft ook de verantwoordelijkheid om diegenen die volgen in staat te stellen doeltreffend te werk te gaan. Daarom was het zo belangrijk om langetermijndoelstellingen vast te leggen en aan onze spoorbedrijven middelen te garanderen. De trein weer op de rails zetten is een actie op lange termijn.

"Samenbrengen" betekent weten hoe we gezamenlijk problemen kunnen aanpakken wanneer ze zich voordoen. Als voorbeeld kan ik hier de coördinatie aanhalen die is opgezet om het actieplan op korte, middellange en lange termijn rond de veiligheidsproblemen in het station Brussel-Zuid te definiëren en te monitoren en om hieruit lessen te trekken voor de andere Brusselse stations. Ik zou willen dat we dit soort innovatieve methoden ook kunnen kopiëren naar andere punten waar spanning heerst.

De productieve en regelmatige dialoog binnen de IMC met mijn gewestelijke collega's verantwoordelijk voor Mobiliteit, de discussies met de federale ministers om de transversale acties te implementeren, de samenwerking met parlementsleden via de werkzaamheden van de Mobiliteitscommissie, de dagelijkse uitwisselingen met de drie overheidsbedrijven (NMBS, Infrabel en skeyes), ...: dit alles maakt het mogelijk om vooruitgang te boeken: iedereen draagt op zijn eigen niveau bij tot de transformatie van onze Mobiliteit. De relaties met de

des agents sont féconds. L'appui du SPF est décisif pour développer de meilleurs projets et offrir un service public de qualité aux Belges.

Articuler nos actions du local au global démultiplie les résultats. Au premier semestre 2024, la Présidence du Conseil de l'Union européenne que notre pays va assumer est une opportunité de nourrir positivement la transformation de la mobilité sur notre continent. Au sein du Conseil européen des Transports, je veillerai donc à systématiquement rassembler mes homologues européens autour des objectifs et des réglementations européennes qui en découlent avec les plus hauts standards sociaux et environnementaux. Notre pays a beaucoup à apporter. Tou-te-s les Européen-ne-s ont à y gagner. La Belgique est indéfectiblement européenne.

Accélérer

Selon l'observatoire européen Copernicus, 2023 sera probablement l'année la plus chaude jamais enregistrée. Mais, pour reprendre les termes du secrétaire général de l'ONU Antonio Guterres, *"nous pouvons toujours construire un monde avec de l'air pur, des emplois verts, et une énergie propre et abordable pour tous."* L'effondrement n'est pas une fatalité. Ce sont les choix que nous opérons qui détermineront la trajectoire de l'humanité.

Le secteur des transports est un levier majeur. En Belgique, les émissions du secteur ont crû de 24 % entre 1990 et 2019. Inverser la tendance est urgent, et crucial. Car chaque dixième de degré compte.

La réalisation des investissements programmés dans le rail est progressivement déterminante. Ils sont nécessaires pour disposer d'une infrastructure robuste permettant d'atteindre les objectifs de la Vision Rail 2040. Nous ne pouvons pas prendre de retard. En terme de qualité de service, l'amélioration de la ponctualité est un objectif majeur assigné aux entreprises ferroviaires. Mon équipe et moi-même suivons le dossier de très près. Toutes les actions nécessaires doivent être implantées de façon rigoureuse. C'est un travail de longue haleine après de trop longues années de sous-investissements dans le rail.

Pour réaliser le report modal des modes de transport les plus impactant sur le climat et l'environnement (la voiture et l'avion) vers les plus bénéfiques (le train, les transports en commun urbains et interurbains, les mobilités actives) nous devons proposer une offre crédible et efficace. De nouvelles rames de train, des cyclostrades, de nouveaux services de train de nuit, la possibilité de mobiliser facilement son Budget Mobilité plutôt que de

FOD Mobilité, zijn directie en al zijn medewerkers zijn vruchtbaar. De steun van de FOD is doorslaggevend om betere projecten te ontwikkelen en de Belgen een kwaliteitsvolle openbare dienst aan te bieden.

Door onze acties van lokaal tot globaal niveau met elkaar te verbinden, worden de resultaten vermenigvuldigd. In de eerste helft van 2024 is het voorzitterschap van ons land van de Raad van de Europese Unie een kans om de transformatie van de Mobilité op ons continent positief te stimuleren. Binnen de Europese Transportraad zal ik er daarom voor zorgen dat mijn Europese collega's systematisch worden samengebracht rond de doelstellingen en de daaruit voortvloeiende Europese regelgeving met de hoogste normen op sociaal en milieuvlak. Ons land heeft veel bij te dragen. Alle Europeanen hebben er baat bij. België is ontegensprekelijk Europees.

Versnellen

Volgens het Europese Copernicus observatorium zal 2023 waarschijnlijk het warmste jaar sinds het begin van de metingen worden. Maar, in de woorden van de VN-Secretaris-Generaal Antonio Guterres, *"We kunnen nog steeds een wereld opbouwen met zuivere lucht, groene banen en schone, betaalbare energie voor iedereen."* Ineenstorting is niet onvermijdelijk. Het zijn de keuzes die we maken die het traject van de mensheid zullen bepalen.

De vervoerssector is een belangrijke hefboom. In België is de uitstoot van deze sector tussen 1990 en 2019 met 24 % gestegen. Deze trend omkeren is dringend en cruciaal. Omdat elke tiende van een graad telt.

De verwezenlijking van de geplande investeringen in de spoorwegen wordt geleidelijk aan cruciaal. Ze zijn noodzakelijk om een robuuste infrastructuur te hebben om de doelstellingen van de Spoorvisie 2040 te kunnen bereiken. We mogen niet achterop raken. Wat de kwaliteit van de dienstverlening betreft, is het verbeteren van de stiptheid een belangrijke doelstelling voor de spoorbedrijven. Mijn team en ik volgen deze kwestie op de voet. Alle noodzakelijke acties moeten rigoreus worden uitgevoerd. Het is een werk van lange adem na te veel jaren van onderinvestering in de spoorwegen.

Om de modal shift te bewerkstelligen van de vervoerswijzen die de grootste impact hebben op het klimaat en het milieu (de auto en het vliegtuig) naar de meest gunstige (de trein, stedelijk en interstedelijk openbaar vervoer, actieve vervoersmodi), moeten we een geloofwaardig en doeltreffend aanbod bieden. Nieuwe treinstellen, fietssnelwegen, nieuwe nachttreindiensten, de mogelijkheid om gemakkelijk je Mobiliteitsbudget in te zetten

bénéficier d'une voiture-salaire, des installations performantes pour la logistique ferroviaire, une tarification attractive pour les billets de train... voilà autant de vecteurs pour accélérer la transformation de notre mobilité.

Cette note de politique générale montre les étapes qui sont devant nous jusqu'en juin 2024 pour nourrir cette dynamique. Et pour évaluer la pertinence de notre action, les Objectifs du Développement Durable (ODD) et les cibles des dits objectifs constituent des indicateurs précieux. Déclinés au fur et à mesure de cette note, ils donnent à voir l'intérêt des projets exposés et le chemin à accomplir.

*
* *

Le chemin existe: les premiers résultats de l'action structurante que nous menons pour faire évoluer la mobilité belge et européenne portent leurs fruits. Jusqu'au bout de cette législature, je travaillerai donc à rendre la mobilité plus simple, plus accessible, plus efficace, plus sûre et moins polluante, en collégialité avec l'ensemble du gouvernement, avec l'appui du SPF Mobilité et de toutes les parties prenantes. Ma ligne n'a pas dévié; il nous faut plus que jamais faire preuve de lucidité, avancer de façon méthodique et agir.

1. Pour l'Europe: une présidence ambitieuse pour une mobilité durable, au service des citoyen-ne-s et avec les meilleurs standards sociaux et environnementaux

Au premier semestre de l'année 2024, la Belgique va assurer la Présidence du Conseil de l'Union européenne. Cette Présidence s'exercera à un moment crucial pour notre continent, deux ans après le début de l'invasion de l'Ukraine par la Russie, à la croisée des chemins entre tensions géopolitiques et impacts socio-économiques majeurs, la tentation du repli identitaire, les dérives autoritaires et l'accroissement des inégalités et des conséquences de l'inaction climatique. L'Union européenne peut – et doit – apporter des réponses concrètes à ces enjeux globaux.

Il faut noter que cette Présidence se déroulera de surcroît dans le contexte particulier de fin de législature du Parlement européen, qui réduira la fenêtre temporelle des trilogues entre Parlement européen et Conseil. Néanmoins, à travers la Présidence du Conseil, la Belgique pourra influencer la feuille de route de la prochaine Commission européenne. C'est une opportunité que nous voulons saisir.

in plaats van gebruik te maken van een salariswagen, efficiënte faciliteiten voor spoorlogistiek, aantrekkelijke tarieven voor treintickets... het zijn allemaal vectoren om de transformatie van onze Mobiliteit te versnellen.

Deze algemene beleidsnota schetst de stappen die we tussen nu en juni 2024 moeten nemen om deze dynamiek te voeden. En om de relevantie van ons optreden te evalueren, vormen de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen (SDG's) en de targets van deze doelstellingen waardevolle indicatoren. Zij zullen verder in deze nota worden aangestipt om de relevantie van de ingediende projecten en het te voltooien traject aan te tonen.

*
* *

De weg bestaat: de eerste resultaten van de structurende actie die we voeren om de Belgische en Europese Mobiliteit te veranderen, werpen hun vruchten af. Tot het einde van deze legislatuur zal ik me dan ook inzetten om Mobiliteit eenvoudiger, toegankelijker, efficiënter, veiliger en minder vervuilend te maken, in collegialiteit met de hele regering, met de steun van de FOD Mobiliteit en alle belanghebbenden. Mijn lijn week niet af, we moeten nu meer dan ooit helder zijn, methodisch vooruitgaan en handelen.

1. Voor Europa: een ambitieus voorzitterschap voor duurzame mobiliteit, ten dienste van de burgers en met de beste normen op sociaal en milieuvlak

In de eerste helft van 2024 zal België het voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie waarnemen. Dit voorzitterschap zal plaatsvinden op een cruciaal moment voor ons continent, twee jaar na het begin van de Russische invasie in Oekraïne, op het kruispunt van geopolitieke spanningen en grote socio-economische gevolgen, de verleiding om zich terug te trekken in de eigen identiteit, autoritaire uitwassen en de toename van de ongelijkheid en de gevolgen van nietsdoen op klimaatvlak. De Europese Unie kan - en moet - concrete antwoorden bieden op deze globale uitdagingen.

Er moet worden opgemerkt dat dit voorzitterschap bovendien ook zal plaatsvinden in de bijzondere context van het einde van de legislatuur van het Europees Parlement, waardoor het tijdsbestek voor de trilogie tussen het Europees Parlement en de Raad wordt ingekort. Niettemin zal België via zijn voorzitterschap van de Raad invloed kunnen uitoefenen op de routekaart van de volgende Europese Commissie. Dit is een kans die we willen grijpen.

En particulier, la Belgique défendra l'ambition européenne de la coopération multilatérale visant à positionner notre continent comme leader de la lutte mondiale contre le dérèglement climatique. Les enjeux de respect de l'état de droit, partout dans l'Union, sont partie intégrante de la feuille de route gouvernementale. Quant à la démocratie européenne, la renforcer et permettre d'accueillir demain peut-être de nouveaux États membres est capital au cœur des tensions géopolitiques et du désaveu des citoyen-ne-s envers leurs responsables politiques.

“La Belgique opte résolument pour une attitude proeuropéenne affirmée. La Belgique et l'économie belge ne peuvent que profiter d'une Europe forte et solidaire.” écrivions-nous dans notre accord de gouvernement. Les crises que nous affrontons nous indiquent d'autant plus la nécessité de recouvrer une souveraineté industrielle, alimentaire et énergétique.

Pour la matière sur laquelle je serai amené à porter la voix de la Belgique et à présider les travaux du Conseil, le constat établi au niveau belge est également valable au niveau européen: le transport est le seul secteur – avec le numérique – où les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté au cours des trois dernières décennies, avec une hausse de 33,5 % entre 1990 et 2019. Cela représente aujourd'hui environ un quart des émissions de CO₂ de l'Union européenne. Nous dévions de la trajectoire climatique fixée par l'Accord de Paris, nécessaire pour garantir un avenir viable à l'humanité.

Comme pour l'énergie ou l'agriculture, une action efficace sur la mobilité au niveau national ne peut s'envisager que dans un cadre européen ambitieux et cohérent. Le Green Deal porté par la Commission européenne constitue ce cadre européen, qui entend rendre la mobilité plus verte, plus intelligente et plus accessible. Au sein du Conseil de l'Union européenne, je me réjouis que nous ayons pu obtenir plusieurs “approches générales” (c'est-à-dire un accord politique des États membres) sur différents dossiers issus du paquet “Fit for 55” du Green Deal, comme le règlement sur les infrastructures pour les carburants alternatifs par exemple.

La préparation de cette Présidence se fait en collaboration avec les Régions, tant sur le volet des dossiers législatifs que pour les événements organisés. Les synergies entre le gouvernement fédéral et les Régions sont plus que jamais nécessaires. La Belgique pèsera d'autant plus qu'elle avancera unie.

België zal in het bijzonder de Europese ambitie van multilaterale samenwerking verdedigen die erop gericht is om ons continent te positioneren als leider in de wereldwijde strijd tegen klimaatontregeling. De eerbiediging van de rechtsstaat in de hele Unie maakt integraal deel uit van de routekaart van de regering. Wat de Europese democratie betreft, is het versterken ervan, en het mogelijk maken dat we morgen wellicht nieuwe lidstaten kunnen verwelkomen, van cruciaal belang in het hart van de geopolitieke spanningen en de afwijzing van de politieke leiders door de burgers.

“België kiest resoluut voor een uitgesproken pro-Europese houding. België en de Belgische economie hebben enkel te winnen bij een sterk en solidair Europa”, schreven we in ons regeerakkoord. De crisissen waarmee we geconfronteerd worden, tonen ons des te meer de noodzaak om de industriële, voedsel- en energiesoevereiniteit te herstellen.

Voor de kwestie waar ik namens België zal moeten spreken en het werk van de Raad zal moeten voorzitten, geldt de vaststelling op Belgisch niveau ook op Europees niveau: het vervoer is de enige sector - naast de digitale sector - waar de uitstoot van broeikasgassen de afgelopen drie decennia is toegenomen, met een stijging van 33,5 % tussen 1990 en 2019. Dit vertegenwoordigt nu ongeveer een kwart van de CO₂-uitstoot van de Europese Unie. We wijken af van het klimaattraject dat werd vastgelegd in de Overeenkomst van Parijs en dat noodzakelijk is om een levensvatbare toekomst voor de mensheid te garanderen.

Net als bij energie of landbouw kan efficiënte actie op het gebied van mobiliteit op nationaal niveau alleen worden overwogen binnen een ambitieus en coherent Europees kader. De Green Deal gedragen door de Europese Commissie is dit Europese kader, dat mobiliteit groener, slimmer en toegankelijker wil maken. Binnen de Raad van de Europese Unie ben ik verheugd dat we meerdere “algemene oriëntaties” (d.w.z. politiek akkoord van de lidstaten) hebben kunnen bereiken over verschillende kwesties die voortvloeien uit het pakket “Fit for 55” van de Green Deal, zoals bijvoorbeeld de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

De voorbereiding van dit voorzitterschap gebeurt in samenwerking met de gewesten, zowel op het vlak van de wetgevende dossiers als op het vlak van de georganiseerde evenementen. Synergieën tussen de federale regering en de gewesten zijn meer dan ooit noodzakelijk. België zal des te meer gewicht in de schaal leggen naarmate het verenigd verder gaat.

1.1. Priorités

L'an passé, ma note de politique générale exposait mes trois axes prioritaires pour cette Présidence. Ces trois axes sont toujours autant d'actualité.

Ils ont déjà guidé mes prises de position durant l'année 2023 à la table du Conseil et dans le cadre d'initiatives avec certains pays membres. Ainsi, avec mes collègues du Benelux, nous avons pu agrandir la coalition des États membres en faveur d'une politique cyclable européenne.

De plus, avec plusieurs États membres, nous avons appelé le secteur aérien à prendre ses responsabilités afin qu'il reflète davantage les coûts sociaux et environnementaux qu'il fait peser sur le reste de la société. La Commission européenne doit réguler davantage l'utilisation des jets privés.

1.1.1. *Pour une mobilité vraiment durable: le report modal*

Si l'innovation technologique peut aider à décarboner le secteur des transports, il est illusoire de penser qu'elle permettra seule d'atteindre la neutralité carbone. L'Union européenne doit donc organiser activement le report modal vers les moyens de transport les moins polluants, comme le train (passagers et marchandises) ou le vélo, en accord avec le principe STOP¹.

1.1.2. *Pour une mobilité au service des citoyen-ne-s: plus simple, plus accessible, plus responsable*

L'Union européenne doit aider ses citoyen-ne-s à choisir le mode de transport décarboné le plus adapté à leurs déplacements.

Or, de nombreux obstacles persistent dans le choix de modes de transport décarbonés. Le développement d'une mobilité durable doit être centré sur l'utilisateur, en minimisant l'impact des frontières dans ses déplacements et en facilitant la multi et l'intermodalité. De la même manière, la mobilité active (vélo, marche, ...) doit être considérée comme une composante à part entière de la politique européenne.

Par ailleurs, les droits des voyageurs doivent être préservés et, au besoin, renforcés, quel que soit le mode de déplacement.

¹ S pour *Stappers*, c'est-à-dire les piétons, T pour *Trappers*, c'est-à-dire les cyclistes, O pour *Openbaar vervoer*, c'est-à-dire les transports publics, P pour *Privé vervoer*, c'est-à-dire la voiture individuelle.

1.1. Prioriteiten

Vorig jaar heb ik in mijn algemene beleidsnota mijn drie prioritaire assen voor dit voorzitterschap uiteengezet. Deze drie assen zijn vandaag nog steeds relevant.

Ze hebben al als leidraad gediend voor mijn standpunten in 2023 bij de Raad en in initiatieven met bepaalde lidstaten. Met mijn collega's van de Benelux zijn we er bijvoorbeeld in geslaagd om de coalitie van lidstaten voor een Europees fietsbeleid uit te breiden.

Bovendien hebben we samen met verschillende lidstaten de luchtvaartsector opgeroepen om zijn verantwoordelijkheid te nemen, zodat hij de sociale en milieukosten die de sector met zich meebrengt voor de rest van de samenleving, beter reflecteert. De Europese Commissie moet het gebruik van privéjets verder reguleren.

1.1.1. *Voor een echt duurzame mobiliteit: modal shift*

Hoewel technologische innovatie kan helpen om de vervoerssector koolstofvrij te maken, is het een illusie om te denken dat dit alleen het mogelijk zal maken om koolstofneutraliteit te bereiken. De Europese Unie moet daarom actief de modal shift organiseren naar de minst vervuilende vervoermiddelen, zoals de trein (reizigers en goederen) of de fiets ook in lijn met het STOP-principe¹.

1.1.2. *Voor een mobiliteit ten dienste van de burger: eenvoudiger, toegankelijker, verantwoordelijker*

De Europese Unie moet haar burgers helpen bij het kiezen van de meest geschikte koolstofarme vervoerswijze voor hun verplaatsingen.

Er zijn echter nog veel obstakels die de keuze voor koolstofarme vervoerswijzen in de weg staan. De ontwikkeling van duurzame mobiliteit moet gericht zijn op de gebruiker, waarbij de impact van grenzen op hun verplaatsingen tot een minimum wordt beperkt en multi- en intermodaliteit worden gefaciliteerd. Op analoge wijze moet actieve mobiliteit (fietsen, lopen, enz.) worden beschouwd als een integraal onderdeel van het Europese beleid.

Bovendien moeten de rechten van reizigers worden behouden en, zo nodig, versterkt, ongeacht de vervoerswijze.

¹ S voor *Stappers*, d.w.z. voetgangers, T voor *Trappers*, d.w.z. fietsers, O voor *Openbaar vervoer*, P voor *Personenwagens*, d.w.z. privéauto.

1.1.3. *Pour une mobilité de qualité: de hauts standards environnementaux et sociaux*

Une mobilité durable repose sur des rémunérations des travailleur-se-s du secteur du transport appropriées, des conditions de travail dignes et équitables, ainsi qu'une préservation accrue de l'environnement. L'Union européenne doit établir une concurrence juste et promouvoir le mieux disant social et environnemental. Cela vaut entre les États membres, entre les États membres et les pays tiers, mais également entre les différents modes de déplacement, afin que leurs coûts réels environnementaux soient pris en compte. Une attention particulière est portée à la sécurité routière.

1.2. **Programme**

Le programme de la Présidence belge – en ce compris son volet mobilité – est coordonné par les Affaires Étrangères afin d'être présenté à la fin de l'année 2023 au Conseil.

Le programme mobilité de la Présidence reflète mes priorités stratégiques exposées ci-dessus. Ainsi, la Présidence belge se concentrera sur la décarbonation du secteur des transports de l'Union européenne et sur la promotion de modes de transport durables et actifs, tout en garantissant des conditions de travail sociales décentes et en préservant des conditions de concurrence équitables avec les pays tiers.

Par ailleurs, pour faire face aux conséquences sur la mobilité de l'agression de la Russie contre l'Ukraine, la Présidence s'efforcera d'améliorer la connectivité de l'Ukraine et de la Moldavie avec l'Union européenne.

1.3. **Dossiers**

1.3.1. *Rail*

En plus des trilogues en cours avec le Parlement européen sur le règlement RTE-T², de nouveaux dossiers ont été publiés cette année par la Commission européenne dans le cadre de son "Greening freight package", qui est crucial pour favoriser le report modal du transport de marchandises de la route vers des modes de transport moins polluants, en particulier le train.

² Le Réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures de transport. Il vise à faciliter l'interopérabilité des différents réseaux (terrestres, fluviaux, aériens).

1.1.3. *Voor een kwaliteitsvolle mobiliteit: hoge normen op milieu- en sociaal vlak*

Duurzame mobiliteit is gebaseerd op een passende verloning voor werknemers in de vervoerssector, eerlijke en waardige arbeidsomstandigheden, evenals een betere bescherming van het milieu. De Europese Unie moet eerlijke concurrentie tot stand brengen en het beste sociale en milieu aanbod bevorderen. Dit geldt tussen lidstaten onderling, tussen lidstaten en derde landen, maar ook tussen verschillende vervoerswijzen, zodat rekening wordt gehouden met hun reële milieukosten. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de verkeersveiligheid.

1.2. **Programma**

Het programma van het Belgisch voorzitterschap - met inbegrip van het onderdeel Mobiliteit - wordt gecoördineerd door Buitenlandse Zaken om eind 2023 aan de Raad te worden gepresenteerd.

Het Mobiliteitsprogramma van het voorzitterschap weerspiegelt mijn hierboven uiteengezette strategische prioriteiten. Zo zal het Belgisch voorzitterschap zich concentreren op het koolstofvrij maken van de vervoerssector van de Europese Unie en het promoten van duurzame en actieve vervoerswijzen, terwijl het tegelijkertijd waardige sociale arbeidsvoorwaarden garandeert en eerlijke concurrentievoorwaarden met derde landen in stand houdt.

Bovendien zal het voorzitterschap, om de gevolgen van de Russische agressie tegen Oekraïne op de mobiliteit het hoofd te bieden, zich inzetten om de connectiviteit van Oekraïne en Moldavië met de Europese Unie te verbeteren.

1.3. **Dossiers**

1.3.1. *Spoor*

Naast de lopende trilogie met het Europees Parlement over de TEN-V-verordening², heeft de Europese Commissie dit jaar nieuwe dossiers gepubliceerd in het kader van haar "Greening freight package", dat cruciaal is voor het bevorderen van de modal shift van het goederenvervoer over de weg naar minder vervuilende vervoerswijzen, met name de trein.

² Het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V) is een programma voor de ontwikkeling van de vervoerinfrastructuur. Het heeft als doel de interoperabiliteit van de verschillende netwerken (op het land, binnenwateren en in de lucht) gemakkelijker te maken.

1.3.1.1. *Trilogues RTE-T*

L'aboutissement du trilogue avec le Parlement européen sur la révision du règlement du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) constituera un dossier prioritaire pour la Présidence belge du Conseil. Ce règlement détermine les réseaux d'infrastructures prioritaires à travers l'UE, et définit des exigences techniques sur une série d'axes de transports multimodaux. Ces exigences techniques doivent assurer des transports performants et sans contraintes, tout en répondant aux défis techniques, logistiques et environnementaux actuels. Ce règlement révisé définit trois horizons temporels de réalisation de ces exigences en fonction de leurs caractéristiques: le réseau central (finalisation pour 2030), le réseau central étendu (finalisation pour 2040) et le réseau global (finalisation pour 2050). Outre l'intérêt évident pour nos économies et pour le déplacement des personnes, l'intégration de nos voies de communication dans ces réseaux ouvrira la possibilité de bénéficier d'un co-financement européen pour leur mise aux normes. C'est un point important en particulier pour les investissements ferroviaires. Grâce à ce règlement, nos trains longs et ceux transportant les containers volumineux au départ de nos ports maritimes pourront circuler à travers toute l'Europe, ce qui n'est pas nécessairement le cas aujourd'hui.

A ce propos, le corollaire du règlement RTE-T est le règlement créant un mécanisme financier pour l'interconnexion en Europe, plus connu sous l'acronyme CEF (Connecting Europe Facility). La Belgique participera cet hiver au troisième et dernier appel à projets dans le cadre de ce mécanisme de financement, en défendant notamment le projet de modernisation de l'axe 3 Bruxelles-Luxembourg, qui constitue une priorité des deux gouvernements confirmée dans la lettre d'intention signée début octobre 2023.

1.3.1.2. *Rail Capacity Initiative*

En juillet 2023, la Commission européenne a publié sa Rail Capacity Initiative, visant à mieux gérer et coordonner le trafic ferroviaire européen.

Cette initiative vise à encourager les gestionnaires d'infrastructure à mieux se coordonner pour le trafic international, qu'il soit passager ou de marchandise. Elle établit des principes pour assurer une répartition des trafics ferroviaires en fonction des besoins des opérateurs. Ce projet est une forme de réponse aux souhaits des acteurs ferroviaires pour un rail plus performant et

1.3.1.1. *TEN-V trilogie*

Het resultaat van de triloog met het Europees Parlement over de herziening van de verordening inzake het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V) zal een prioritair dossier zijn voor het Belgische voorzitterschap van de Raad. Deze verordening bepaalt de prioritair infrastructuurnetwerken in de EU en definieert de technische voorschriften voor een reeks multimodale vervoersassen. Deze technische voorschriften moeten een efficiënt vervoer zonder beperkingen garanderen terwijl er tegelijk tegemoet wordt gekomen aan de huidige technische, logistieke en milieu-uitdagingen. Deze herziene verordening definieert drie termijnen voor het verwezenlijken van deze voorschriften op basis van hun kenmerken: het kernnetwerk (voltooiing tegen 2030), het uitgebreide kernnetwerk (voltooiing tegen 2040) en het uitgebreide netwerk (voltooiing tegen 2050)). Naast het duidelijke belang voor onze economieën en voor het verkeer van personen, zal de integratie van onze communicatiekanalen in deze netwerken de mogelijkheid openen om te profiteren van Europese cofinanciering voor de aanpassing aan de normen. Dit is vooral belangrijk voor de spoorweginvesteringen. Dankzij deze verordening zullen onze lange treinen en treinen die grote containers vanuit onze zeehavens vervoeren, door heel Europa kunnen rijden, wat vandaag de dag niet noodzakelijkerwijs het geval is.

In dit opzicht is het uitvloeisel van de TEN-V-verordening de verordening die een financieringsfaciliteit creëert voor Europese verbindingen, beter bekend onder het acroniem CEF (Connecting Europe Facility). Deze winter zal België deelnemen aan de derde en laatste projectoproep in het kader van deze financieringsfaciliteit, waarbij in het bijzonder het project voor de modernisering van as 3 Brussel-Luxembourg wordt verdedigd, wat een prioriteit is van beide regeringen, bevestigd in de intentieverklaring die begin oktober 2023 werd ondertekend.

1.3.1.2. *Rail Capacity Initiative*

In juli 2023 publiceerde de Europese Commissie haar Rail Capacity Initiative, gericht op een beter beheer en coördinatie van het Europese spoorverkeer.

Dit initiatief heeft als doel infrastructuurbeheerders aan te moedigen het internationale verkeer, zowel reizigers- als goederenvervoer, beter te coördineren. Het legt principes vast om een verdeling van het spoorverkeer te garanderen in functie van de behoeften van de exploitanten. Dit project is een vorm van antwoord op de wensen van de spoorwegactoren voor een efficiënter

à l'ambition de la Belgique et de l'Europe de doubler le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030.

La Vision Rail 2040 et le Plan marchandises, qui ont été adoptés par notre gouvernement à mon initiative, visent à doubler le volume de marchandises transportées par rail. C'est un enjeu national et international. Il est impératif d'activer les leviers à l'échelle européenne pour faciliter le passage des trains de marchandises entre les pays européens. Il en est de même si nous voulons développer l'offre de trains de passagers internationaux, confrontés aux mêmes défis. Ce projet de règlement est donc l'opportunité de concrétiser, à l'échelle européenne, notre ambition à cet égard.

La Présidence belge se saisira de ces textes avec l'ambition d'avancer significativement sur ce dossier complexe, et, si possible, d'obtenir une approche générale au sein du Conseil.

1.3.1.3. *Révision de la directive transport combiné*

La publication longtemps attendue de la proposition de révision de la directive relative au transport combiné de marchandises, semble être reportée par la Commission européenne. Au cas où ce texte serait encore publié à temps, la Présidence belge entamera l'examen du texte, et je plaiderai, en concertation avec les Régions, pour un élargissement du périmètre de la directive à davantage de types de transport et d'unités intermodales. Il sera également important d'identifier les mesures de soutien les plus efficaces pour favoriser le report modal.

C'est par la combinaison des modes de transport, qui ont chacun leur échelle de pertinence, que nous parviendrons à réduire l'empreinte environnementale de nos transports tout en assurant le développement économique de nos régions.

1.3.1.4. *Ticketing*

Afin de favoriser le report modal, je souhaite rendre la mobilité plus simple, plus lisible et davantage centrée sur l'utilisateur. L'intégration de toutes les options de mobilité, que ce soit pour la planification, la réservation ou le paiement d'un voyage doit être facilitée afin que les citoyen-ne-s puissent choisir les modes de transport les plus adaptés à leurs déplacements.

Il est regrettable que la Commission européenne n'ait pas encore pris d'initiatives complémentaires en la

spoor en op de ambitie van België en Europa om tegen 2030 het volume van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen.

De Spoorvisie 2040 en het Goederenplan, die op mijn initiatief door onze regering werden goedgekeurd, streven naar een verdubbeling van het volume van goederenvervoer per spoor. Dat is een nationaal en internationaal vraagstuk. Het is absoluut noodzakelijk om de hefboomen op Europees niveau te activeren om de doorgang van goederentreinen tussen de Europese landen te vergemakkelijken. Hetzelfde geldt als we het aanbod van internationale reizigerstreinen willen ontwikkelen, die voor dezelfde uitdagingen staan. Deze ontwerpverordening is dus een kans om op Europees niveau concreet uiting te geven aan onze ambitie op dit gebied.

Het Belgische voorzitterschap zal deze teksten ter hand nemen met de ambitie om aanzienlijke vooruitgang te boeken in dit complex dossier en, indien mogelijk, tot een algemene oriëntatie te komen binnen de Raad.

1.3.1.3. *Herziening van de richtlijn gecombineerd vervoer*

De langverwachte publicatie van het voorstel tot herziening van de richtlijn over het gecombineerd vervoer van goederen, lijkt te zijn uitgesteld door de Europese Commissie. Mocht deze tekst toch nog op tijd gepubliceerd worden, dan zal het Belgisch voorzitterschap beginnen met de bestudering van de tekst, en zal ik in overleg met de gewesten pleiten voor een uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn naar meer vervoersvormen en intermodale eenheden. Het zal ook belangrijk zijn om de meest effectieve steunmaatregelen te identificeren om modal shift te bevorderen.

Het is door de combinatie van vervoerswijzen, die elk hun eigen schaal van relevantie hebben, dat we erin zullen slagen om de ecologische voetafdruk van ons transport te verkleinen en tegelijkertijd de economische ontwikkeling van onze regio's te verzekeren.

1.3.1.4. *Ticketing*

Om een modal shift te bevorderen, wil ik mobiliteit eenvoudiger, duidelijker en meer gebruikersgericht maken. De integratie van alle mobiliteitsopties, of het nu gaat om het plannen, boeken of betalen van een reis, moet worden vergemakkelijkt, zodat burgers de vervoerswijzen kunnen kiezen die het meest geschikt zijn voor hun verplaatsingen.

Het valt te betreuren dat de Europese Commissie op dit gebied nog geen aanvullende initiatieven heeft

matière, et en particulier que l'initiative MDMS (*Multimodal Digital Mobility Service*), un temps annoncé, n'ait finalement pas été publiée. J'entends néanmoins mettre cette thématique à l'agenda du Conseil, de manière à ce que la mobilité soit au service des citoyen-ne-s.

1.3.2. *Multimodalité*

1.3.2.1. *Sécurité routière*

En mars 2023, la Commission européenne a publié (une partie de) son paquet sécurité routière, qui comprend la révision de la directive sur le permis de conduire et de la directive *cross-border enforcement*, ainsi qu'une proposition de directive sur la reconnaissance mutuelle de certaines déchéances du droit de conduire. Seuls les deux premiers dossiers ont avancé significativement à ce jour au Conseil.

Si la Présidence espagnole n'est pas en mesure d'obtenir une approche générale au sein du Conseil d'ici le 31 décembre 2023, il reviendra à la Belgique de s'en saisir pour terminer le travail au Conseil de juin, avec l'objectif d'améliorer la sécurité routière dans l'optique de zéro morts sur les routes européennes en 2050 ("Vision Zero"), mais aussi dans l'optique de garantir que la mobilité de chaque citoyen-ne, en particulier les seniors, reste une liberté dans les faits. Au cas où la Présidence espagnole obtient un accord sur la directive sur le permis de conduire et de la directive *cross-border enforcement*, la Belgique tentera d'obtenir un accord politique en trilogue avec le Parlement européen, pour peu que ce dernier ait une position et soit prêt à négocier.

1.3.2.2. *Révision de la directive poids et dimensions*

En juillet 2023, la Commission européenne a présenté sa proposition de révision de la directive poids et dimensions des véhicules routiers. La Belgique sera attentive dans ce cadre à faciliter les opérations intermodales, à favoriser le déploiement de camions zéro émission, ainsi qu'à garantir une concurrence juste et durable entre les entreprises de transport international de personnes et de marchandises.

1.3.2.3. *Révision de la directive sur les temps de repos et de conduite dans le transport occasionnel de passagers*

En mai 2023, la Commission a lancé une proposition visant à modifier les règles en matière de temps de conduite et de repos pour les services occasionnels par autocar. Le but est de prévoir un peu de flexibilité

genomen, en in het bijzonder dat het ooit aangekondigde MDMS-initiatief (*Multimodal Digital Mobility Service*) uiteindelijk niet is gepubliceerd. Toch ben ik van plan dit thema op de agenda van de Raad te zetten, zodat mobiliteit ten dienste staat van de burgers.

1.3.2. *Multimodaliteit*

1.3.2.1. *Verkeersveiligheid*

In maart 2023 publiceerde de Europese Commissie (een deel van) haar pakket verkeersveiligheid, dat de herziening van de rijbewijsrichtlijn en de *Cross Border* richtlijn omvat, evenals een voorstel voor een richtlijn betreffende de wederzijdse erkenning van bepaalde ontzeggingen van de rijbevoegdheid. Alleen de eerste twee dossiers hebben tot nu toe aanzienlijke vooruitgang geboekt in de Raad.

Als het Spaanse voorzitterschap er niet in slaagt om tegen 31 december 2023 een algemene oriëntatie binnen de Raad te bereiken, zal het aan België zijn om het initiatief ter hand te nemen om de werkzaamheden tijdens de Raad van juni af te ronden, met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren om tegen 2050 nul doden te hebben op de Europese wegen ("Vision Zero"), maar ook om ervoor te zorgen dat de mobiliteit van elke burger, in het bijzonder van senioren, in de praktijk een vrije keuze blijft. Als het Spaanse voorzitterschap een akkoord bereikt over de rijbewijsrichtlijn en de *Cross Border* richtlijn, zal België proberen om in trilogie met het Europees Parlement tot een politiek akkoord te komen, op voorwaarde dat de laatstgenoemde een standpunt inneemt en bereid is om te onderhandelen.

1.3.2.2. *Herziening van de richtlijn gewichten en afmetingen*

In juli 2023 presenteerde de Europese Commissie haar voorstel tot herziening van de richtlijn inzake gewichten en afmetingen voor wegvoertuigen. België zal desbetreffend bijzondere aandacht besteden aan het faciliteren van intermodale operaties, het bevorderen van de inzet van emissieloze vrachtwagens en het garanderen van eerlijke en duurzame concurrentie tussen bedrijven van internationaal passagiers- en goederenvervoer.

1.3.2.3. *Herziening van de richtlijn betreffende rust- en rijtijden in het ongeregeld personenvervoer*

In mei 2023 lanceerde de Commissie een voorstel om de regels inzake rij- en rusttijden voor occasionele touringcardiensten te wijzigen. Het doel is om de bedrijven enige flexibiliteit te bieden bij de organisatie van

pour les entreprises dans l'organisation de leurs activités spécifiques, qui diffèrent fortement du transport de marchandises.

La Belgique suivra de près ce dossier pour préserver la sécurité, veiller à la protection sociale des chauffeurs et continuer à lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social.

1.3.2.4. *Vers une stratégie européenne du vélo*

La *European Cycling Declaration*, initiée en 2022 avec mes collègues du Benelux, de l'Autriche, du Danemark et de l'Irlande, a impulsé une dynamique. Aujourd'hui, il y a 16 pays signataires, sans doute davantage d'ici la fin de la législature. Ils représentent quasiment la moitié de la population européenne et une large majorité des pays.

Notamment grâce à notre action volontariste, le vélo rentre progressivement dans le champ des politiques européennes. Le Parlement européen s'est saisi du sujet à travers une résolution proposée par sa Commission des transports. La Commission européenne a présenté une déclaration interinstitutionnelle sur le sujet à Séville, le 5 octobre 2023, qui offre pour la première fois des perspectives ambitieuses de développement d'une politique cyclable européenne.

En 2024, sous Présidence belge, nous devons amorcer l'étape suivante, à savoir celle d'une véritable stratégie européenne, y compris sur le plan industriel. Ce sont des emplois de qualité et de proximité qui sont à la clé, tant dans la fabrication, la réparation, la logistique du dernier kilomètre que dans l'entretien et la vente de vélos, d'accessoires, de logiciels et de services. Nous devons viser à doubler le nombre de kilomètres à vélo d'ici 2030. 100.000 kilomètres de nouvelles infrastructures cyclables pourraient être aménagées notamment le long des voies de chemin de fer, et ce maillage européen fait partie intégrante des RTE-T précités. L'enjeu sera entre les mains de la future Commission européenne. Je ne cesserai d'être moteur dans ce dossier.

1.3.3. **Aérien**

1.3.3.1. *Trilogues SES2+*

A ce jour, le seul dossier législatif en matière aérienne sur la table du Conseil porte sur le Single European Sky 2+. La Belgique poursuivra les trilogues sur ce texte en vue d'obtenir un accord avec le Parlement européen, tout en continuant à défendre la position et les objectifs de la Belgique, à savoir renforcer la prise en compte

hun specifieke activiteiten, die sterk verschillen van het goederenvervoer.

België zal dit dossier op de voet volgen om de veiligheid te waarborgen, de sociale bescherming van de chauffeurs te verzekeren en te blijven strijden tegen oneerlijke concurrentie en sociale dumping.

1.3.2.4. *Naar een Europese fietsstrategie*

De *European Cycling Declaration*, die in 2022 werd geïnitieerd samen met mijn collega's uit de Benelux, Oostenrijk, Denemarken en Ierland, heeft een momentum gecreëerd. Momenteel zijn er 16 ondertekenende landen, en tegen het einde van de legislatuur waarschijnlijk zelfs nog meer. Zij vertegenwoordigen bijna de helft van de Europese bevolking en een grote meerderheid van de landen.

Vooraf dankzij onze proactieve actie wordt fietsen geleidelijk onderdeel van het Europees beleid. Het Europees Parlement heeft dit onderwerp ter hand genomen via een resolutie die is voorgesteld door zijn Commissie vervoer. De Europese Commissie heeft op 5 oktober 2023 in Sevilla een interinstitutionele verklaring over dit onderwerp gepresenteerd, die voor het eerst ambitieuze vooruitzichten biedt voor de ontwikkeling van een Europees fietsbeleid.

In 2024, onder het Belgische voorzitterschap, moeten we de volgende fase starten, namelijk die van een echte Europese strategie, ook op industrieel vlak. Het is hoogwaardige en lokale werkgelegenheid die op het spel staat, in de productie, herstelling, logistiek van de laatste kilometer, onderhoud en verkoop van fietsen, accessoires, software en diensten. We moeten streven naar een verdubbeling van het aantal gefietste kilometers tegen 2030. Er zou 100.000 kilometer nieuwe fietsinfrastructuur kunnen worden ontwikkeld, onder andere langs spoorlijnen, en dit Europese netwerk is een integraal onderdeel van de eerder genoemde TEN-Vs. De kwestie zal in handen zijn van de toekomstige Europese Commissie. Ik zal een drijvende kracht blijven in dit dossier.

1.3.3. **Luchtvaart**

1.3.3.1. *SES2+ trilogie*

Tot op heden is de Single European Sky 2+ het enige wetgevingsdossier betreffende de luchtvaart die bij de Raad op tafel ligt. België zal de trilogie over deze tekst voortzetten met het oog op het bereiken van een akkoord met het Europees Parlement, en tegelijk het standpunt en doelstellingen van België blijven verdedigen, namelijk

des aspects environnementaux dans l'amélioration des performances du trafic aérien en Europe.

1.3.3.2. *Régulation du secteur aérien*

Si des actions nationales peuvent être engagées, à l'instar des redevances variables ou de la proposition d'interdiction des vols intra-belges, les défis environnementaux auxquels nous devons faire face nécessitent également un cadre légal au niveau européen.

C'est pourquoi, je continuerai lors de notre Présidence à porter auprès de la Commission européenne ainsi qu'auprès de mes collègues européens la nécessité de supprimer l'exonération fiscale du kérozène, d'étudier la mise en place d'un prix minimum sur les billets d'avions reflétant le coût environnemental du vol ou encore d'encadrer les vols à vide ou l'utilisation de jets privés et le recours à des vols de courtes distances. Des modes de transports alternatifs plus respectueux de l'environnement existent. Il convient de réguler le secteur aérien et de cesser de favoriser une concurrence économiquement, socialement et écologiquement déloyale en faveur de l'avion.

1.4. *Événements phares*

Durant la première semaine d'avril 2024, la Présidence belge du Conseil de l'Union européenne organisera un Conseil informel "Transport". Mes collègues ministres européens de la mobilité y sont d'ores et déjà conviés. À cette occasion, nous débattons plus spécifiquement de la connectivité ferroviaire des capitales européennes et de la mobilité active. Mes homologues régionaux sont associés à cette initiative qui entre en cohérence avec nos priorités politiques et les dossiers législatifs évoqués ci-avant.

Ce Conseil informel sera couplé aux Connecting Europe Days. Ces journées centrées sur la réalisation du réseau transeuropéen de transport sont organisées par la Commission européenne. Le couplage entre le Conseil informel et ces Connecting Europe Days sera une manière de maximiser la visibilité des ambitions belges visant à rendre la mobilité européenne plus verte, plus sociale, plus connectée et plus sûre. Dans le cadre de ces journées, des événements grand public sont prévus.

La Présidence organisera également des événements de haut niveau sur les contrôles routiers dans le cadre de la lutte contre le dumping social (février 2024), sur le fret ferroviaire (avril 2024), ainsi que sur l'avenir du secteur aérien (avril 2024).

meer rekening houden met milieuaspecten bij het verbeteren van de prestaties van het luchtverkeer in Europa.

1.3.3.2. *Regulering van de luchtvaartsector*

Hoewel er nationale maatregelen kunnen worden genomen, net als variabele heffingen of het voorstel van verbod op intra-Belgische vluchten, vereisen de milieuitdagingen waarmee we worden geconfronteerd ook een wettelijk kader op Europees niveau.

Daarom zal ik tijdens ons voorzitterschap bij de Europese Commissie en mijn Europese collega's blijven pleiten voor de noodzaak om de fiscale vrijstelling voor kerosine af te schaffen, om de invoering van een minimumprijs voor vliegtickets te bestuderen die de milieukost van de vlucht weerspiegelt, en om de spookvluchten, het gebruik van privéjets en het beroep doen op korte-afstandsvluchten te reguleren. Er bestaan alternatieve vervoerswijzen die milieuvriendelijker zijn. We moeten de luchtvaartsector reguleren en ophouden met het aanmoedigen van economisch, sociaal en ecologisch oneerlijke concurrentie ten gunste van het vliegtuig.

1.4. *Topevenementen*

Tijdens de eerste week van april 2024 zal het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie een informele Vervoerraad organiseren. Mijn Europese collega-ministers van Mobiliteit zijn reeds uitgenodigd. Meer specifiek zullen we het hebben over spoorconnectiviteit tussen Europese hoofdsteden en actieve mobiliteit. Mijn gewestelijke collega's zijn betrokken bij dit initiatief, dat consistent is met onze politieke prioriteiten en de wetgevingsdossiers zoals hierboven vermeld.

Deze informele Raad zal gekoppeld worden aan de Connecting Europe Days. Deze dagen richten zich op de totstandbrenging van het trans-Europese vervoersnetwerk en worden georganiseerd door de Europese Commissie. De combinatie van de Informele Raad met deze Connecting Europe Days zal een manier zijn om de zichtbaarheid te maximaliseren van de Belgische ambities om de Europese mobiliteit groener, socialer, meer verbonden en veiliger te maken. Met het oog op deze dagen worden een aantal evenementen voor het grote publiek gepland.

Het voorzitterschap zal ook high-level evenementen organiseren over wegcontroles in het kader van de strijd tegen sociale dumping (februari 2024), over het goederenvervoer per spoor (april 2024) en over de toekomst van de luchtvaartsector (april 2024).

Afin de dynamiser ces événements et de les rendre les plus concrets possibles, les différentes parties prenantes y seront associées, que ce soient les représentants des secteurs, les syndicats, les associations de la société civile, des experts, ainsi que des membres du Parlement européen et de la Commission européenne et des pays non encore membres.

Le Conseil formel de juin 2024 viendra clore les travaux de la filière Transport du Conseil.

1.5. *Transposition des directives*

Au cours de la période 2023-2024, les directives suivantes devront être transposées en droit belge:

- la directive portant révision de la directive 2007/59 (directive sur les conducteurs de train);
- la directive déléguée (UE) 2022/2407 “modifiant les annexes de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l’adaptation au progrès scientifique et technique”;
- la directive visant à modifier plusieurs directives dont la directive 2010/35 relative aux équipements sous pression transportables.

Il y a également la révision de la directive 2010/40 (systèmes de transport intelligents ou STI) et la révision du règlement délégué 2017/1926 (services d’informations sur les déplacements multimodaux ou MMTIS).

1.6. *Autres dossiers internationaux*

1.6.1. *Projets européens bilatéraux*

Depuis mon entrée en fonction, je veille à renforcer la collaboration avec mes homologues étrangers pour améliorer la connectivité ferroviaire avec nos pays voisins. Le projet Rail Gent Terneuzen visant une meilleure connexion entre le port de Gand (North Sea Port) et les Pays-Bas et le projet historique du Rhin d’Acier (à présent dénommé 3RX) traversant la Belgique, l’Allemagne et les Pays-Bas font l’objet de groupes de travail réguliers pour tenter d’aboutir à des engagements réciproques concrets.

Après avoir mis à jour en 2022 la lettre d’intention entre la Belgique et les Pays-Bas, destinée à renforcer notre coopération ferroviaire, j’ai signé récemment une lettre d’intention similaire avec le Luxembourg. D’ici le printemps 2024, je compte signer de nouvelles lettres

Om deze evenementen zo dynamisch en concreet mogelijk te maken, zullen de verschillende belanghebbenden erbij worden betrokken, waaronder vertegenwoordigers van de sectoren, vakbonden, verenigingen uit het maatschappelijk middenveld, deskundigen, maar ook leden van het Europees Parlement en de Europese Commissie, en landen die nog geen lid zijn.

Tijdens de formele Raad in juni 2024 zullen de werkzaamheden van de sector Vervoer van de Raad worden afgerond.

1.5. *Omzetting van de richtlijnen*

In de periode 2023-2024 zullen de onderstaande richtlijnen moeten omgezet worden in Belgisch recht:

- de richtlijn die strekt tot herziening van de richtlijn 2007/59 (machinistenrichtlijn);
- de gedelegeerde richtlijn (EU) 2022/2407 ‘tot aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van de bijlagen bij richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad’;
- de richtlijn die strekt tot wijziging van verschillende richtlijnen waaronder de richtlijn 2010/35 betreffende vervoerbare drukapparatuur.

Daarnaast is er ook nog de herziening van de richtlijn 2010/40 (intelligente vervoerssystemen of ITS) en de herziening van de gedelegeerde verordening 2017/1926 (multimodale reisinformatiediensten of MMTIS).

1.6. *Andere internationale dossiers*

1.6.1. *Bilaterale Europese projecten*

Sinds mijn aantreden heb ik gezorgd voor de versterking van de samenwerking met mijn buitenlandse collega’s om de spoorverbindingen met onze buurlanden te verbeteren. Het project Rail Gent Terneuzen, gericht op een betere verbinding tussen de haven van Gent (North Sea Port) en Nederland wil verbeteren, en het historische project IJzeren Rijn (nu 3RX genoemd), dat België, Duitsland en Nederland doorkruist, zijn het onderwerp van regelmatige werkgroepen in een poging om tot concrete wederzijdse verbintenissen te komen.

Na de actualisering van de intentieverklaring tussen België en Nederland in 2022 om onze samenwerking in spoorweg aangelegenheden te versterken, heb ik onlangs een gelijkaardige intentieverklaring ondertekend met Luxemburg. Tussen nu en het voorjaar van 2024 ben ik

d'intentions avec mes homologues français et allemands portant également sur la coopération ferroviaire.

En termes de résultats concrets, je souhaite rappeler la mise en circulation du "Train des Trois Pays" qui devrait circuler en 2024 sans rupture de charge entre Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle avec du matériel roulant moderne et accessible de manière autonome pour les personnes à mobilité réduite. Je soutiens également un projet pour relier Bruxelles à Paris via la ligne classique en trois heures. L'offre débiterait durant les Jeux Olympiques avant d'être élargie en décembre 2024. Les billets seront plus abordables financièrement que ceux des liaisons à grande vitesse existantes. Cela répond à une réelle demande de mobilité ferroviaire internationale accessible.

Toutes ces actions contribuent directement à répondre aux attentes de la résolution de la Chambre adoptée en mars 2023 visant à l'amélioration du transport ferroviaire régional transfrontalier de voyageurs.

1.6.2. *Benelux*

Situé au cœur de l'Europe, le Benelux – tant ses pays que son assemblée parlementaire – est un bel outil pour faire avancer l'intégration européenne et à la rendre concrète pour ses citoyens-ne-s.

Par exemple, les pays du Benelux ont été les pionniers de la *European Cycling Declaration*, demandant à la Commission européenne de développer une stratégie vélo européenne. Avec mes homologues néerlandais et luxembourgeois, nous continuerons à promouvoir le vélo comme solution de mobilité.

En 2024, la Belgique exercera la Présidence du Benelux et continuera à positionner le Benelux en tant que fer de lance de l'intégration européenne.

1.6.3. *Accords aériens multilatéraux et bilatéraux*

J'accordai comme les années précédentes une attention particulière aux accords aériens – et en particulier aux mandats de négociation – avec les pays tiers, afin de garantir au secteur aérien un haut niveau de standards environnementaux et sociaux.

En ce qui concerne les nouvelles négociations qui s'ouvrent, elles intègrent une disposition spécifique visant à permettre dans le futur une contribution plus juste sur le kérosène utilisé.

van plan nieuwe intentieverklaringen te ondertekenen met mijn Franse en Duitse collega's, ook met betrekking tot de samenwerking in spoorweg aangelegenheden.

Wat de concrete resultaten betreft, zou ik willen herinneren aan de invoering van de "Drielandentrein", die in 2024 zonder onderbreking zou moeten rijden tussen Luik, Maastricht en Aken, met modern rollend materieel dat autonoom toegankelijk is voor personen met beperkte mobiliteit. Ik steun ook een project om Brussel met Parijs te verbinden via de klassieke lijn in drie uur tijd. Het aanbod zou ingaan tijdens de Olympische Spelen en worden uitgebreid in december 2024. De tickets zullen betaalbaarder zijn dan die voor de bestaande hogesnelheidsverbindingen. Dit beantwoordt aan een reële vraag naar toegankelijk internationaal spoorwegvervoer.

Al deze acties dragen rechtstreeks bij aan de verwachtingen van de resolutie die in maart 2023 aangenomen werd in de Kamer over de verbetering van het grensoverschrijdend regionaal personenvervoer per spoor.

1.6.2. *Benelux*

Gelegen in het hart van Europa, is de Benelux - zowel zijn landen als zijn parlementaire assemblee - een uitstekend instrument om de Europese integratie te bevorderen en concreet te maken voor zijn burgers.

De Benelux-landen waren bijvoorbeeld de pioniers van de *European Cycling Declaration*, die de Europese Commissie opriep om een Europese fietsstrategie te ontwikkelen. Samen met mijn Nederlandse en Luxemburgse collega's zullen we de fiets als mobiliteitsoplossing blijven promoten.

In 2024 zal België het voorzitterschap van de Benelux waarnemen en de Benelux blijven positioneren als een speerpunt van de Europese integratie.

1.6.3. *Multilaterale en bilaterale luchtvaartovereenkomsten*

Net als in voorgaande jaren zal ik bijzondere aandacht besteden aan luchtvaartovereenkomsten - en in het bijzonder aan onderhandelingsmandaten - met derde landen, om de luchtvaartsector een hoog niveau van milieu- en sociale normen te garanderen.

Wat betreft de nieuwe onderhandelingen die aangevat worden, bevatten deze een specifieke bepaling om in de toekomst een eerlijkere bijdrage van de gebruikte kerosine mogelijk te maken.

2. Pour le train: être à l'heure de nos engagements pour atteindre nos objectifs

Pour permettre au train d'être la colonne vertébrale de la mobilité dans notre pays, notre gouvernement a défini dans la Vision Rail 2040 les orientations de la politique ferroviaire pour les 20 années à venir. A son initiative, le gouvernement a aussi déterminé et attribué les missions et obligations de service public à la SNCB et à Infrabel assorties de financement en adéquation avec les ambitions portées et traduites dans les contrats de service public et performance signés le 23 décembre 2022.

La SNCB et Infrabel sont à présent investies d'une responsabilité importante pour concrétiser ces ambitions. La réalisation des objectifs repris dans leur contrat est leur feuille de route. Pour 2024, je renouvelle mon engagement à soutenir ces entreprises publiques pour relever les défis qui se présenteront à elles. Je m'assurerais aussi que les engagements pris seront respectés.

Pour faire du train une solution de mobilité facile et efficace pour nos concitoyen-ne-s, une amélioration du service de trains est attendue. Fiabilité et ponctualité du service sont deux des attentes légitimes des voyageurs. Cela implique des efforts continus et à tous niveaux dans le chef des entreprises publiques. Je connais l'attachement des cheminots au train et leur volonté d'offrir un service qualitatif. Ensemble, nous nous mobiliserons pour attirer de nouveaux travailleurs dans le secteur ferroviaire et répondre à la difficulté de recruter actuellement rencontrée par la SNCB et Infrabel. Dans le respect du dialogue social et des prérogatives de leurs instances de direction, le soutien nécessaire sera apporté pour permettre aux entreprises publiques de moderniser leur gestion des ressources humaines, en s'inspirant d'exemples étrangers pertinents et transposables.

Développer le transport ferroviaire a un impact positif. Pour diminuer nos émissions de gaz à effet de serre évidemment. Mais également pour l'économie. Rappelons qu'1 euro investi dans le rail génère 2,8 euro de retour dans l'économie. Et le fret ferroviaire est une opportunité pour nos entreprises. Plus de voyageurs dans les trains et plus de marchandises transportées par rail, c'est aussi moins de voitures et de camions sur les routes. La mauvaise qualité de l'air engendre plus de 6.500 morts prématurés dans notre pays. La congestion de nos routes coûte aujourd'hui 4,5 milliards d'euros à la Belgique (soit environ 1 % de notre PIB). Il n'y a que des avantages au rail.

2. Voor de trein: het moment om onze afspraken na te komen om onze doelstellingen te bereiken

Om ervoor te zorgen dat de trein de ruggengraat van de Mobiliteit in ons land blijft, heeft onze regering de richting van het spoorbeleid voor de komende 20 jaar vastgelegd in de Spoorvisie 2040. Op eigen initiatief heeft de regering ook de opdrachten en verplichtingen van openbare dienst bepaald en toegewezen aan NMBS en Infrabel, samen met de financiering in lijn met deze ambities, zoals vastgelegd in het openbardienstencontract en het performantiecontract, die op 23 december 2022 werden ondertekend.

NMBS en Infrabel hebben nu een grote verantwoordelijkheid om deze ambities waar te maken. De uitvoering van de doelstellingen die in hun contract zijn vastgelegd, is hun draaiboek. Voor 2024 hernieuw ik mijn engagement om deze overheidsbedrijven te steunen om de uitdagingen waarmee ze zullen worden geconfronteerd, aan te pakken. Ik zal er ook op toezien dat de gemaakte afspraken worden nagekomen.

Om van de trein een gemakkelijke en efficiënte mobiliteitsoplossing te maken voor onze landgenoten, wordt er een verbetering van de treindienst verwacht. Betrouwbaarheid en stiptheid zijn legitieme verwachtingen van de reizigers. Dit impliceert voortdurende inspanningen op alle niveaus van de overheidsbedrijven. Ik weet hoezeer het spoorwegpersoneel betrokken is bij hun treinen en hoe graag ze een kwaliteitsvolle dienstverlening willen aanbieden. Samen zullen we ons inspannen om nieuwe werknemers aan te trekken in de spoorwegsector en een antwoord te bieden op de aanwervingsmoeilijkheden die NMBS en Infrabel momenteel ondervinden. Met respect voor de sociale dialoog en de prerogatieven van hun bestuursorganen zal de nodige steun worden verleend om de overheidsbedrijven in staat te stellen hun personeelsbeleid te moderniseren, waarbij gebruik wordt gemaakt van relevante en over te nemen buitenlandse voorbeelden.

Het spoorvervoer uitbouwen heeft een positieve impact. Natuurlijk onze uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Maar ook voor de economie. Vergeet niet dat 1 euro geïnvesteerd in het spoor 2,8 euro rendement oplevert voor de economie. En goederenvervoer per spoor is een kans voor onze bedrijven. Meer passagiers in de trein en meer goederen vervoeren per spoor, betekent ook minder auto's en vrachtwagens op de weg. De slechte luchtkwaliteit veroorzaakt meer dan 6.500 vroegtijdige sterfgevallen in ons land. Verkeersopstoppen kosten België 4,5 miljard euro (ongeveer 1 % van ons BBP). Het spoor heeft alleen maar voordelen.

Une étude permettant d'organiser le cadre des futurs projets pilotes locaux d'ouverture partielle du marché ferroviaire a été lancée. Ses résultats seront disponibles courant 2024.

2.1. Vision Rail 2040, contrat de service public SNCB et contrat de performance Infrabel: point d'étape

L'adoption d'une Vision Rail à l'horizon 2040 en mai 2022 a posé un cap structurant: nous voulons doubler le transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030 et la part des personnes qui se déplacent en train en Belgique d'ici 2040.

Le gouvernement a fixé des trajectoires budgétaires claires pour les 10 prochaines années. De 2023 à 2032, 43,8 milliards d'euros (en euros courants) sont programmés. C'est une hausse des moyens de 8,9 % par rapport à la situation antérieure, en phase avec l'objectif de croissance globale de l'activité ferroviaire en Belgique. La mobilité ferroviaire est une priorité réelle du gouvernement. En effet, concrètement, un tiers des nouveaux moyens dégagés dans le budget de l'État fédéral sont fléchés vers la SNCB et Infrabel pour 2023 et 2024. Il était temps! Cet effort était indispensable pour donner corps aux contrats de service et de performance que nous avons signés avec la SNCB et Infrabel. Ils comportent des objectifs et des engagements. Le premier de ces engagements était pour le gouvernement d'attribuer la délégation de service public à la SNCB pour 10 ans.

Pour rappel, les contrats comprennent la réalisation des objectifs clés suivants dans les 10 ans:

- +10 % de kilomètres roulés;
- +100 % de gares entièrement accessibles en autonomie;
- +45 % de stationnements vélos dans les gares;
- élargissement de l'amplitude des services de train jusqu'à 5 heures de plus par jour;
- renouvellement de la moitié du parc de matériel roulant;
- tarifs simples et attractifs pour les jeunes, les seniors et les personnes fragiles économiquement, avec des réductions supplémentaires en heures creuses;
- possibilité de faire circuler des trains longs 24h/24h;

Er is een onderzoek gestart om een kader te bieden voor toekomstige lokale proefprojecten om de spoorwegmarkt gedeeltelijk open te stellen. De resultaten zullen in 2024 beschikbaar zijn.

2.1. Spoorvisie 2040, openbaredienstencontract NMBS en performantiecontract Infrabel: een voortgangsverslag

Met de goedkeuring van een Spoorvisie 2040 in mei 2022 zetten we een structurele koers uit: tegen 2030 willen we het goederenvervoer per spoor verdubbelen en tegen 2040 willen we het aandeel treinreizigers in België verdubbelen.

De regering heeft duidelijke financieringstrajecten opgesteld voor de komende 10 jaar. Van 2023 tot 2032 is 43,8 miljard euro (in lopende euro) gepland. Dit vertegenwoordigt een toename van de middelen met 8,9 % ten opzichte van de vorige jaren, in lijn met de doelstelling van een algemene groei van de spooractiviteit in België. Spoormobiliteit is een echte prioriteit voor de regering. Concreet is een derde van de nieuwe middelen die in de federale begroting ter beschikking worden gesteld, bestemd voor NMBS en Infrabel voor 2023 en 2024. Dat werd tijd! Deze inspanning was cruciaal om concreet vorm te geven aan de dienstverlenings- en prestatiecontracten die we met NMBS en Infrabel hebben afgesloten. Ze bevatten doelstellingen en verbintenissen. De eerste van deze verbintenissen was dat de regering de opdracht van de openbare dienst voor 10 jaar aan NMBS zou toekennen.

Ter herinnering, de contracten voorzien in het behalen van de volgende kerndoelstellingen binnen 10 jaar:

- +10 % van het aantal afgelegde kilometers;
- +100 % volledig autonoom toegankelijke stations;
- 45 % meer fietsparkeerplaatsen in stations;
- uitbreiding van het treinaanbod tot 5 uur extra per dag;
- vernieuwing van de helft van het rollend materieel;
- eenvoudige, aantrekkelijke tarieven voor jongeren, ouderen en economisch kwetsbaren, met extra kortingen in de daluren;
- mogelijkheid om 24 uur/24 lange treinen te laten rijden;

- réseau 100 % équipé en ETCS, système de contrôle automatique de la vitesse des trains;

- suppression des avis temporaires de réduction de la vitesse pour mauvais état de l'infrastructure.

L'adoption le 14 juillet 2023 d'un plan de transport, qui entre en vigueur en décembre 2023 pour une durée de 3 ans, était une étape majeure qui est une première concrétisation de la mise en œuvre des contrats. Ce plan de transport, plus amplement détaillé ci-après, est en phase avec le cap de la Vision Rail 2040.

Il en va de même pour les investissements qui se réalisent.

En 2024, le premier tour du dialogue de performance et d'analyse des indicateurs de performance contenus dans les contrats (KPI's) se tiendra entre les sociétés et l'administration. Un rapport public reprenant les résultats des indicateurs de performance et des indicateurs d'information sera disponible au second semestre. Ce sont des outils nouveaux dans notre relation aux entreprises publiques pour veiller à la bonne utilisation des budgets octroyés. Ce sont des outils précieux pour les futurs gouvernements.

Pour réaliser les objectifs du contrat et en particulier le déploiement de l'offre prévue dans le prochain Plan de transport, la SNCB procède au recrutement du personnel opérationnel nécessaire à un rythme soutenu, dans un contexte de marché du travail qui reste tendu. A la mi-2023, plus de la moitié des embauches prévues sur l'année étaient déjà entrées en fonction (953 sur 1.600 dont 45 % sont du personnel roulant). C'est une dynamique positive qui va se poursuivre en 2024 encore.

Une autre action déterminante est l'étude sur l'horaire intégré qui a été lancée à l'automne 2023 par le SPF Mobilité et dont les résultats sont attendus à la fin du premier trimestre 2025. Il s'agit d'évaluer la faisabilité technique et économique d'appliquer en Belgique le modèle d'exploitation qui se répand dans les pays voisins avec succès. Après la Suisse et l'Autriche, l'Allemagne et progressivement les Pays-Bas mettent en œuvre ce modèle. Le principe est de définir les horaires de train de sorte à organiser leur croisement en gare et multiplier ainsi les correspondances entre trains, mais aussi avec les réseaux régionaux de bus. Nous créerons ainsi progressivement un réseau intégré de transports en commun qui permet d'aller de partout à partout. L'offre de transport ainsi définie permet d'identifier les investissements ciblés qui permettront de réaliser progressivement un horaire intégré des transports publics.

- 100 % van het netwerk uitgerust met ETCS, een automatisch snelheidscontrolesysteem voor treinen;

- afschaffing van tijdelijke snelheidsbeperkingen omwille van de slechte staat van de spoorweginfrastructuur.

De goedkeuring op 14 juli 2023 van een vervoersplan, dat in december 2023 in werking treedt voor een periode van 3 jaar, was een belangrijke stap die een eerste concrete uiting is van de uitvoering van de contracten. Dit vervoerplan, dat hieronder in meer detail wordt beschreven, is in lijn met de Spoorvisie 2040.

Hetzelfde geldt voor de investeringen die momenteel worden uitgevoerd.

In 2024 houden de bedrijven en de administratie de eerste dialoogronde over de prestaties en de analyse van de prestatie-indicatoren in de contracten (KPI's). Een openbaar verslag met de resultaten van de prestatie- en informatie-indicatoren zal in de tweede helft van het jaar beschikbaar zijn. Dit zijn nieuwe instrumenten in onze relatie met overheidsbedrijven om ervoor te zorgen dat de toegekende budgetten goed worden gebruikt. Het zijn hulpmiddelen van onschatbare waarde voor toekomstige regeringen.

Om de doelstellingen van het contract te bereiken, en in het bijzonder de uitrol van het treinaanbod in het volgende Vervoerplan, rekruteert NMBS in een stevig tempo het nodige operationele personeel op een nog steeds krappe arbeidsmarkt. Medio 2023 was al meer dan de helft van de voor dat jaar geplande nieuwe aanwervingen in dienst getreden (953 op 1.600, waarvan 45 % rollend personeel). Deze positieve dynamiek zal zich in 2024 verder doorzetten.

Een andere doorslaggevende stap is de studie over geïntegreerde dienstregeling, die de FOD Mobiliteit in het najaar van 2023 opstartte. De resultaten worden verwacht voor het einde van het eerste trimester van 2025. Het doel is de technische en economische haalbaarheid te beoordelen om in België van dit exploitatiemodel uit te voeren dat in de buurlanden succesvol wordt toegepast. Na Zwitserland en Oostenrijk voeren nu ook Duitsland, en geleidelijk ook Nederland, dit model in. Het principe is om de dienstregeling zo te organiseren dat de treinen elkaar kruisen in stations, waardoor het aantal aansluitingen tussen treinen, maar ook met regionale busnetwerken toeneemt. Zo creëren we geleidelijk een geïntegreerd openbaar vervoersnetwerk dat je van overal naar overal brengt. Het vervoersaanbod dat zo gedefinieerd is, laat toe om de gerichte investeringen te bepalen die het mogelijk maken om geleidelijk een geïntegreerde dienstregeling voor het openbaar vervoer te creëren.

L'analyse fine de cette étude viendra nourrir les travaux de la prochaine législature. Ce qu'il en ressortira sera en effet déterminant pour construire l'architecture du réseau nécessaire pour faire définitivement du rail la colonne vertébrale de la mobilité de notre pays. Cette évolution structurelle est essentielle pour atteindre les objectifs de la Vision Rail 2040.

2.2. Une offre améliorée

2.2.1. Plan de transport SNCB

Le Plan de transport 2023-2026 est une première étape pour la réalisation des objectifs de la Vision Rail 2040 et les dispositions du nouveau contrat de service public de la SNCB. Il entre en vigueur en décembre 2023 et sera d'application jusqu'en 2026.

Ce nouveau Plan de transport est ambitieux. Il vise à attirer plus d'usagers, notamment en consolidant le segment domicile-travail et en attirant de nouveaux usagers "loisirs et autres motifs de déplacements".

De façon globale, il programme une augmentation de l'offre de transport de +6,2 millions de trains-kilomètres (+7,4 %) entre 2023 et 2026. 205 gares bénéficieront d'une augmentation des fréquences de train: 24 gares durant la semaine, 109 le weekend et 72 la semaine et le week-end. 105 gares bénéficieront d'une amplitude élargie le vendredi et le samedi (S Bruxelles et S Anvers).

Il concrétise une partie significative de l'offre S/RER autour de Bruxelles, Anvers et Liège en semaine comme le week-end. D'ici décembre 2026, la mise en service des 4 voies sur la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies sera effective.

De meilleures connexions entre les grandes villes, le week-end notamment, sont prévues avec 2 trains IC par heure au lieu d'un train IC par heure entre Bruxelles et Charleroi, Liège, Mons, entre Bruges et Courtrai ainsi qu'entre Louvain et Anvers.

Ce plan intègre aussi l'amélioration de l'offre transfrontalière et internationale avec de meilleures connexions entre Bruxelles, Anvers et Amsterdam, Liège et Maastricht ainsi qu'entre Liège et Aix-la-Chapelle (Train des Trois Pays).

2.2.2. RER

Une étude visant à actualiser les besoins de mobilité dans la zone RER (dite étude "article 13" en référence à

De gedetailleerde analyse van deze studie zal gebruikt worden bij het werk van de volgende legislatuur. Wat hieruit naar voren komt, zal doorslaggevend zijn bij het opbouwen van de netwerkarchitectuur die nodig is om van het spoor voorgoed de ruggengraat van de Mobiliteit van ons land te maken. Deze structurele verandering is essentieel om de doelstellingen van de Spoorvisie 2040 te bereiken.

2.2. Een verbeterd aanbod

2.2.1. Vervoersplan NMBS

Het Vervoersplan 2023-2026 is een eerste stap om de doelstellingen van de Spoorvisie 2040 en de bepalingen van het nieuwe contract voor de openbare dienst van de NMBS te behalen. Het treedt in werking in december 2023 en zal gelden tot 2026.

Dit nieuwe Vervoersplan is ambitieus. Het wil meer gebruikers aantrekken, in het bijzonder door de consolidatie van het segment woon-werkverkeer en het aantrekken van nieuwe gebruikers "vrije tijd en andere verplaatsingen".

In totaal voorziet het een verhoging van het treinaanbod met 6,2 miljoen treinkilometers (+7,4 %) tussen 2023 en 2026. 205 stations genieten van een frequentieverhoging: 24 stations krijgen extra treinen op weekdays, 109 krijgen er extra in het weekend en 72 zowel op weekdays als in het weekend. 105 stations zullen profiteren van een verlengde dienst op vrijdag en zaterdag (S Brussel en S Antwerpen).

Het realiseert een belangrijk deel van de S/GEN-diensten rond Brussel, Antwerpen en Luik op weekdays en in het weekend. Tegen december 2026 worden er 4 sporen op lijn 161 tussen Brussel en Ottignies in dienst genomen.

Er komen betere treinverbindingen tussen de grote steden, vooral in het weekend, met 2 IC-treinen per uur in plaats van 1 IC-trein per uur tussen Brussel en Charleroi, Luik, Bergen, tussen Brugge en Kortrijk en tussen Leuven en Antwerpen.

Het plan omvat ook verbeteringen voor het grensoverschrijdende en internationale treinaanbod, met betere verbindingen tussen Brussel, Antwerpen en Amsterdam, Luik en Maastricht, en tussen Luik en Aken (Drielandentrein).

2.2.2. GEN-netwerk (Gewestelijk ExpressNet)

Eind vorig jaar hebben de gewestelijke openbaarvervoermaatschappijen en NMBS een studie opgestart om

l'accord de coopération relatif à l'organisation du RER) a été lancée fin de l'année dernière par les opérateurs de transports en commun régionaux et la SNCB. Elle se donne pour objectifs de détecter les nouvelles demandes de mobilité et de voir comment y répondre au mieux, notamment via des synergies entre les opérateurs publics de transports en commun et une meilleure intégration tarifaire. Le rapport sera présenté au prochain Comité de pilotage RER fin 2023.

Par ailleurs, les budgets figurant dans les plans pluriannuels d'investissement de la SNCB et d'Infrabel permettent de finaliser les dernières sections de ce réseau S, à savoir celles menant de Nivelles à Charleroi, pour 2032, pour autant que les permis concernés puissent être obtenus.

2.2.3. Tarification

Le contrat de service public de la SNCB cadre les modalités d'évolution des tarifs (notamment leur indexation). Il fixe les attentes pour la future grille tarifaire, pour laquelle la SNCB dispose davantage d'autonomie que par le passé. Il s'agit d'aboutir à un système tarifaire moderne, incitatif et juste. La SNCB dispose de 26 mois après l'adoption de son contrat pour élaborer et mettre en application sa nouvelle grille. La nouvelle grille sera donc prochainement rendue publique et sa mise en œuvre est programmée à février 2025. Je suis et je resterai particulièrement attentif à ce que les exigences du contrat se traduisent concrètement: notamment pour les publics cibles que sont les jeunes, les seniors ou les bénéficiaires de minima sociaux.

Dans ce cadre, des avancées sont à souligner comme l'extension des abonnements domicile-étude aux stagiaires ou des formules adaptées aux familles recomposées.

2.2.4. Gares

Les gares constituent les portes d'entrée de notre réseau ferroviaire et doivent à ce titre être accueillantes et attrayantes. Progressivement, les gares de notre pays se muent en espaces fonctionnels, multimodaux, bien entretenus répondant aux besoins des usagers, notamment en matière de service et de sécurité. Comme le souligne le contrat de service public de la SNCB, l'objectif général est de faire des gares, petites et grandes, des lieux de vie animés, sécurisés et propices aux échanges et aux rencontres. Elles se doivent d'assurer un rôle central dans la vie locale et d'être un maillon structurant de la chaîne de mobilité durable.

de mobilitébehoefte in de GEN-zone te actualiseren (bekend als de "Artikel 13"-studie, in verwijzing naar het samenwerkingsakkoord over de organisatie van het GEN). De doelstellingen zijn om nieuwe mobiliteitsbehoeften te identificeren en na te gaan hoe hier het best aan kan worden voldaan, met name door samenwerking tussen openbaarvervoersbedrijven en een betere tariefintegratie. Het verslag zal eind 2023 aan de volgende GEN-stuurgroep worden voorgelegd.

Dankzij de budgetten die in de meerjarige investeringsplannen van NMBS en Infrabel zijn opgenomen, kunnen de laatste stukken van dit S-net, namelijk die van Nijvel naar Charleroi, tegen 2032 worden voltooid, op voorwaarde dat de nodige vergunningen kunnen worden verkregen.

2.2.3. Tarieven

Het openbaredienstencontract van NMBS bepaalt de voorwaarden voor tariefwijzigingen (met name hun indexering). Het bepaalt de verwachtingen voor de toekomstige tariefstructuur, waarvoor NMBS meer autonomie heeft dan in het verleden. Het doel is te komen tot een modern, stimulerend en eerlijk tariefsysteem. NMBS heeft 26 maanden vanaf de goedkeuring van het contract om haar nieuwe tariefstructuur te ontwikkelen en te implementeren. De nieuwe tariefstructuur zal dus binnenkort openbaar worden gemaakt en de implementatie is gepland voor februari 2025. Ik zie er nauwlettend op toe dat de eisen van het contract worden omgezet in concrete acties, in het bijzonder voor doelgroepen zoals jongeren, senioren en mensen met een sociale minimumuitkering.

Er zijn op dit gebied al een aantal stappen vooruit gezet, zoals de uitbreiding van werk-schoolabonnementen naar stagiairs en de invoering van aangepaste formules voor nieuw samengestelde gezinnen.

2.2.4. Stations

Stations zijn de toegangspoorten tot ons spoorwegnet en moeten daarom gastvrij en aantrekkelijk zijn. Geleidelijk aan evolueren de stations van ons land naar functionele, multimodale, goed onderhouden ruimtes die voldoen aan de behoeften van de gebruikers, vooral op het vlak van dienstverlening en veiligheid. Zoals beklemtoond in het openbaredienstencontract van NMBS, is de algemene doelstelling om van grote en kleine stations levendige, veilige plaatsen te maken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en met elkaar kunnen praten. Ze moeten een centrale rol spelen in het lokale leven en een structurende schakel zijn in de keten van duurzame mobiliteit.

Suite à l'approbation du contrat de service public et grâce aux financements qui y sont alloués, un vaste programme de rénovation et d'amélioration des conditions d'accueil au sein des gares est déployé. De façon plus générale, la gestion des espaces de gare repose sur trois aspects précis:

- La sûreté, la sécurité et la prévention;
- L'entretien et le renouvellement;
- Le nettoyage.

Ces grands principes ancrés dans le contrat de service public se traduisent sur le terrain par des réalisations concrètes. Ainsi, au printemps 2023, j'ai eu l'occasion d'inaugurer ensemble avec le ministre wallon de la Mobilité, la nouvelle gare multimodale de Namur qui permet désormais un passage aisé d'un mode de transport à l'autre. Plusieurs projets seront également achevés d'ici un an, citons notamment la nouvelle gare multimodale de Mons ou encore la nouvelle gare de Liège-Saint-Lambert. Des chantiers d'envergure seront par ailleurs poursuivis, comme par exemple dans les gares de Malines et de Courtrai avec une volonté renforcée d'éviter dorénavant les dépenses somptuaires du passé et de viser l'efficacité et la sobriété.

Le programme "*La vie en gare*" porté par la SNCB, continuera à réhabiliter des espaces de gares en lieux de vie et d'échanges répondant aux besoins des différents actes et pouvoirs locaux. Ce programme, qui est déployé en contact étroit avec le tissu local, permet de redonner vie aux espaces de gares, et améliore de fait les conditions d'accueil pour les voyageurs. Les projets réalisés sont divers et reflètent les besoins des différentes communes et différents territoires: un café à la gare d'Opwijk, un atelier de réparation des vélos à Jambes ou encore un espace multifonctionnel combinant un café citoyen et une salle polyvalente à Jette que j'ai d'ailleurs eu le plaisir d'inaugurer en février dernier en compagnie des élus locaux et de la SNCB. Conformément à ce que j'avais pu annoncer, l'expérience des points de collecte de produits frais issus de circuits courts se poursuit et rencontre un franc succès. Début 2023, cette expérience a été élargie, et ce service est désormais offert dans 14 gares de notre pays, comme par exemple Braine-le-Comte, Saint-Ghislain, Schaerbeek ou encore Saint-Nicolas.

2.2.5. Matériel et services à bord

Diverses commandes de matériel roulant sont en cours: aujourd'hui plus de 300 nouvelles voitures à double étage M7 sont intégrées dans le parc roulant de

Na de goedkeuring van het openbaredienstencontract en dankzij de financiële middelen die ervoor zijn uitgetrokken, wordt een omvangrijk programma uitgevoerd voor renovatie en verbetering van de voorwaarden van het onthaal in de stations. Meer in het algemeen is het beheer van de stationsruimtes gebaseerd op drie specifieke aandachtspunten:

- Beveiliging, *safety* en preventie;
- Onderhoud en vernieuwing;
- Schoonmaak.

Die grote principes die zijn vastgelegd in het openbaredienstencontract komen tot uiting in concrete resultaten op het terrein. Zo heb ik in het voorjaar van 2023 samen met de Waalse minister van Mobiliteit het nieuwe multimodale station van Namen ingehuldigd, waardoor het voortaan gemakkelijk is om over te stappen van het ene vervoersmiddel op het andere. Het komende jaar zullen ook een aantal projecten worden afgerond, zoals het nieuwe multimodale station van Bergen en het nieuwe station van Luik-Saint-Lambert. Grote projecten, zoals de stations van Mechelen en Kortrijk, zullen ook worden voortgezet, met een grotere overtuiging om de buitensporige uitgaven uit het verleden te vermijden en te streven naar efficiëntie en soberheid.

Het programma "*Leven in het station*" van NMBS, gaat door met de renovatie van stationsruimtes tot woon- en ontmoetingsplaatsen die tegemoetkomen aan de verwachtingen van de verschillende lokale overheden. Dit programma, dat wordt uitgevoerd in nauw contact met lokale netwerken, helpt stationsgebieden nieuw leven in te blazen en verbetert zo de omstandigheden voor het onthaal van de reizigers. De uitgevoerde projecten zijn divers en weerspiegelen de noden van de verschillende gemeenten en streken: een café in het station van Opwijk, een fietsherstellingsatelier in Jambes en een multifunctionele ruimte die een burgercafé en een polyvalente zaal combineert in Jette, die ik in februari samen met de gemeenteraadsleden en NMBS heb mogen inhuldigen. In lijn met wat ik had aangekondigd, wordt het experiment met inzamelpunten voor verse producten uit de korte keten voortgezet en blijkt het een groot succes. Begin 2023 werd dit experiment uitgebreid en deze dienst wordt nu aangeboden in 14 stations in ons land, waaronder 's Gravenbrakel, Saint-Ghislain, Schaerbeek en Sint-Niklaas.

2.2.5. Rollend materieel en diensten aan boord

Er lopen verschillende bestellingen voor rollend materieel: vandaag zijn meer dan 300 nieuwe M7-dubbeldeksrijtuigen toegevoegd het rollend materieel

la SNCB sur un total de 751 voitures M7 commandées. Il y a devant nous diverses échéances de livraison entre avril 2024 et décembre 2026.

Du matériel neuf, c'est moins de pannes sur le réseau ferroviaire et un meilleur service pour tout le territoire. Car un matériel vieillissant, c'est un matériel plus facilement défaillant, donc avec des impacts sur la ponctualité et sur la qualité de service.

Grâce aux modèles de voitures choisis, les trains seront plus accessibles, dont un certain nombre de manière autonome. Les voitures M7 BD *full accessible* seront livrées dès avril 2024. Ces nouvelles voitures favorisent également la multimodalité, avec des emplacements pour les vélos et les poussettes. Cela se traduit par plus de confort pour les voyageurs: plus d'espace pour les places assises (pour les jambes, mais aussi pour les vélos pliants, etc.), une meilleure information voyageurs grâce aux écrans, des prises pour recharger l'ordinateur ou le téléphone, de la climatisation, etc.

Enfin, cela permet d'améliorer la connectivité dans les trains. D'une part, les filtres dans les vitres des voitures sont modifiés afin que la connexion pour le téléphone mobile soit plus performante (une procédure retrofit a été mise au point pour adapter les anciennes voitures). D'autre part, je collabore avec la ministre des Télécommunications à améliorer la couverture par les opérateurs téléphoniques le long des lignes, et notamment pour couvrir les zones blanches, avec une priorité mise sur 15 grandes lignes très fréquentées par les voyageurs.

2.2.6. Accessibilité

En janvier 2023, les résultats de l'enquête Bemob relative à l'accessibilité des transports réalisée par le SPF Mobilité dans notre pays ont été présentés aux représentants du secteur du handicap. Ces résultats ont mis en avant les difficultés que rencontre encore aujourd'hui une part non négligeable de la population pour se déplacer. Mesurer c'est savoir, et les résultats partagés lors de cette rencontre confortent les choix qui ont été réalisés depuis ma prise de fonction. La mobilité doit être une liberté, pour toutes et tous.

De façon plus concrète, grâce aux différents financements obtenus, la mise en accessibilité des gares s'accélère. Le cap symbolique des 100 gares accessibles devrait être atteint d'ici fin 2023. À l'horizon 2032, ce chiffre doit atteindre 176.

L'accessibilité de notre réseau ferroviaire repose également sur d'autres leviers d'action et notamment

van NMBS op een totaal van 751 bestelde M7-rijtuigen. Er zijn nog verschillende leveringstermijnen tussen april 2024 en december 2026.

Nieuw rollend materieel betekent minder pannes op het spoorwagennet en een betere dienstverlening voor het hele land. Want verouderd rollend materieel raakt sneller defect. Dit heeft gevolgen voor de stiptheid en de kwaliteit van de dienstverlening.

Dankzij de gekozen modellen van treinstellen zullen de treinen toegankelijker zijn en zullen er heel wat autonoom toegankelijk zijn. De volledig toegankelijke M7 BD's worden vanaf april 2024 geleverd. Deze nieuwe treinstellen zullen ook de multimodaliteit bevorderen, met ruimtes voor fietsen en kinderwagens. Dit betekent meer comfort voor de reizigers: meer ruimte voor zitplaatsen (meer beenruimte, maar ook voor vouwfietsen, enz.), betere reizigersinformatie dankzij schermen, stopcontacten om computers of telefoons op te laden, airconditioning, enz.

Tot slot zal dit de connectiviteit in de treinen verbeteren. Ten eerste worden de filters in de ramen van de wagons aangepast om de verbinding voor mobiele telefonie te verbeteren (er is een retrofitprocedure ontwikkeld om oudere wagons aan te passen). Ten tweede werk ik samen met de minister van Telecommunicatie aan een betere dekking door telefoonoperatoren langs de lijnen, en in het bijzonder aan de dekking van "witte zones", waarbij prioriteit wordt gegeven aan 15 drukke spoorlijnen die zeer intensief gebruikt worden door de reizigers.

2.2.6. Toegankelijkheid

In januari 2023 werden de resultaten van de Bemob-enquête over de toegankelijkheid van het vervoer, uitgevoerd door de FOD Mobiliteit in ons land, voorgesteld aan vertegenwoordigers van de sector van personen met een handicap. De resultaten benadrukten de moeilijkheden die een aanzienlijk deel van de bevolking nog steeds ondervindt om zich te verplaatsen. Meten is weten, en de resultaten die tijdens deze ontmoeting gedeeld werden, onderschrijven de keuzes die sinds mijn aantreden zijn gemaakt. Mobiliteit moet een vrijheid zijn voor iedereen.

Concreet komt het erop neer dat dankzij de verschillende verkregen financieringen, het proces om stations toegankelijk te maken versnelt. De symbolische mijlpaal van 100 toegankelijke stations zou eind 2023 bereikt moeten zijn. Tegen 2032 zou dit aantal moeten stijgen tot 176.

De toegankelijkheid van ons spoorwagennet steunt ook op andere hefboomen, met name de bijstand van het

l'assistance fournie par le personnel de la SNCB. A cet égard, grâce aux moyens additionnels obtenus dans le cadre du Plan national de transition, une nouvelle application (*SNCB assist*) a été lancée en janvier 2023 par la SNCB et facilite grandement les demandes d'assistance PMR.

Le rail doit continuer à être plus accessible et inclusif, au service de l'ensemble des citoyen-ne-s. Depuis le début de mon mandat, le travail se réalise en valorisant l'expérience et l'expertise des personnes en situation de handicap, des associations qui portent la voix des personnes en situation de handicap, ainsi que des institutions et des organes d'avis.

Dans le prolongement des balises et des objectifs figurant dans le contrat de service public de la SNCB et dans le contrat de performance d'Infrabel, j'ai donc lancé une Plateforme d'information et de dialogue sur l'accessibilité dans le domaine ferroviaire.

Cette Plateforme, soutenue par le SPF Mobilité, rassemble les associations représentatives des personnes en situation de handicap, Unia, le Conseil National Supérieur des Personnes en Situation de Handicap (CNSPH), Infrabel, la SNCB et mon cabinet. Il s'agit là d'une expérience collaborative constructive. Deux réunions de cette Plateforme ont déjà eu lieu en 2023, favorisant la discussion autour de thèmes tels que la formation et la sensibilisation du personnel, les projets et les initiatives favorisant l'accessibilité en relation avec l'Union européenne. Les concertations se poursuivront en 2024.

2.2.7. Médiateurs ferroviaires

Le travail est en cours et se poursuivra également en ce qui concerne la défense des intérêts des voyageurs ferroviaires, notamment au travers du rôle qu'occupe le service Ombudsrail. Comme j'ai pu l'annoncer lors de l'évènement d'anniversaire des 30 ans de l'Ombudsrail en juin 2023, il est pour moi essentiel de mettre en avant le rôle primordial qu'occupe cette institution, et l'importance d'un fonctionnement répondant aux attentes des voyageurs. A cet égard, mon équipe planche actuellement, en collaboration avec les services du SPF Mobilité, sur une proposition de refonte des textes législatifs relatifs aux missions et au fonctionnement de l'Ombudsrail, qui devrait permettre d'en renforcer le rôle, et d'en assurer la reconnaissance en tant qu'entité qualifiée de règlement extrajudiciaire.

2.2.8. Droits des passagers

En juin 2023 la loi modificative de la loi du 15 mai 2014 qui renforce les droits et obligations des voyageurs

NMBS-personeel. In dit opzicht werd, dankzij de extra middelen die werden verkregen in het kader van het nationale Plan voor Herstel en Veerkracht, in januari 2023 een nieuwe app gelanceerd door NMBS (*NMBS assist*), die de aanvragen voor bijstand door PBM's aanzienlijk vergemakkelijkt.

Het spoor moet toegankelijker en inclusiever worden en ten dienste staan van alle burgers. Sinds het begin van mijn mandaat is dit werk uitgevoerd door optimaal gebruik te maken van de ervaring en expertise van mensen met een handicap, verenigingen die de stem van mensen met een handicap vertegenwoordigen, instellingen en adviesorganen.

In overeenstemming met de richtlijnen en doelstellingen van het openbaredienstencontract van NMBS en het performantiecontract van Infrabel heb ik daarom een informatie- en dialoogplatform opgestart over toegankelijkheid in de spoorwegsector.

Dit platform, gesteund door de FOD Mobiliteit, verenigt de verenigingen die personen met een handicap vertegenwoordigen, Unia, de Nationale Hoge Raad Personen met een Handicap, Infrabel, NMBS en mijn kabinet. Dit is een constructieve samenwerking. In 2023 vonden al twee vergaderingen van dit Platform plaats, waarbij thema's als opleiding en sensibilisering van het personeel en projecten en initiatieven ter bevordering van toegankelijkheid in het kader van de Europese Unie werden besproken. De besprekingen zullen in 2024 worden voortgezet.

2.2.7. Spoorwegombudslieden

Er wordt en wordt nog verder gewerkt aan de verdediging van de belangen van treinreizigers, met name via de Ombudsdienst. Zoals ik al aankondigde tijdens de 30^e verjaardag van Ombudsrail in juni 2023, is het voor mij essentieel om de sleutelrol van deze instelling te benadrukken, en het belang om ervoor te zorgen dat ze werkt op een manier die voldoet aan de verwachtingen van de reizigers. Mijn team werkt momenteel samen met de diensten van de FOD Mobiliteit aan een voorstel om de wetteksten over de taken en de werking van de Ombudsrail te herschikken, wat het mogelijk moet maken om haar rol te versterken en haar erkenning als gekwalificeerd orgaan voor buitengerechtelijke geschillenbeslechting te garanderen.

2.2.8. Reizigersrechten

In juni 2023 is de wet tot wijziging van de wet van 15 mei 2014, die de rechten en plichten van treinreizigers

ferroviaires est entrée en vigueur. Ce texte met en œuvre différentes avancées liées notamment à la procédure de traitement des plaintes, à l'obligation d'offrir des conditions contractuelles et des tarifs non discriminatoires ou encore à l'obligation pour les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de gares de former leur personnel à l'accompagnement des personnes en situation d'handicap et des personnes à mobilité réduite. Le texte prévoit en effet que l'ensemble du personnel, y compris le personnel nouvellement recruté, fournissant, dans le cadre de ses fonctions ordinaires, une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, reçoive une formation sur le handicap pour savoir comment répondre à leurs besoins. C'est une avancée importante et indispensable.

2.3. Investissements

Cela fait très longtemps qu'un gouvernement belge n'avait pas investi autant dans l'outil ferroviaire! Après une trop longue période de vaches maigres qu'avait subi le rail belge, j'ai activé différents leviers et sources de financement possibles. La première étape fut le "Plan Boost" qui figurait dans notre accord de gouvernement et qui a été concrétisé grâce aux moyens d'investissement européens et belges. Nous avons aussi été particulièrement actifs dans l'accompagnement des entreprises pour gérer les crises COVID, les inondations en Wallonie et l'inflation des factures énergétiques. Avec l'adoption des contrats, nous avons décidé de trajectoires financières pluriannuelles (+8,9 % de moyens par rapport au passé) assurant un refinancement structurel. Nous garantissons ainsi aux entreprises publiques des budgets suffisants jusqu'en 2032.

En 2024, à côté du suivi des plans de financement déjà activés, il s'agira de défendre des dossiers porteurs dans le cadre du prochain appel à projet CEF. L'enjeu est d'obtenir des moyens de financements européens complémentaires. La finalisation d'un emprunt par Infrabel pour financer le module 2 de son PPI est un autre sujet prioritaire.

2.3.1. Emprunt d'un milliard d'euros maximum pour le financement complémentaire du PPI

En 2023, le gouvernement a en effet décidé d'autoriser Infrabel à contracter un emprunt de 1 milliard d'euros maximum afin d'assurer le financement nécessaire à la poursuite des investissements dans les extensions de capacité du réseau (dont le RER et les investissements autour des Ports). Il revient à Infrabel de mettre en œuvre cette décision. Elle peut compter sur le soutien et l'expertise de mon équipe pour l'accompagner dans la réalisation de cet objectif. J'entreprendrai, avec le ministre des Finances, les démarches nécessaires pour

versterkt, in werking getreden. Deze tekst implementeert verschillende verbeteringen die met name betrekking hebben op de klachtenbehandelingsprocedure, de verplichting om niet-discriminerende contractuele voorwaarden en tarieven aan te bieden, en de verplichting voor spoorwegondernemingen en stationsbeheerders om hun personeel op te leiden om personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit te helpen. De tekst bepaalt dat alle personeelsleden, inclusief nieuw aangeworven personeelsleden, die als onderdeel van hun normale taken directe bijstand verlenen aan personen met een handicap en met beperkte mobiliteit, een opleiding over handicap moeten volgen, zodat zij weten hoe zij aan hun noden kunnen voldoen. Dit is een belangrijke en essentiële stap voorwaarts.

2.3. Investerings

Het is bijzonder lang geleden dat een Belgische regering zoveel investeerde in de spoorwegen! Na een te lange magere periode voor de Belgische spoorwegen heb ik verschillende mogelijke hefboomen en financieringsbronnen geactiveerd. De eerste stap was een "Boost Plan", dat werd opgenomen in ons regeerakkoord en dat in de praktijk werd gebracht dankzij Europese en Belgische investeringsmiddelen. We zijn ook bijzonder actief geweest in het ondersteunen van bedrijven om het hoofd te bieden aan de COVID-crisissen, de overstromingen in Wallonië en de inflatie van de energiefacturen. Met de goedkeuring van de contracten hebben we gekozen voor meerjarige financiële trajecten (+8,9 % van de middelen ten opzichte van het verleden) die een structurele herfinanciering garanderen. Op die manier garanderen we de overheidsbedrijven voldoende budget tot 2032.

In 2024 zullen we, naast het monitoren van de financieringsplannen die al geactiveerd zijn, veelbelovende projecten verdedigen als onderdeel van de volgende oproep voor CEF-projecten. De uitdaging is om bijkomende Europese financiering te verkrijgen. De afronding van een lening van Infrabel voor de financiering van module 2 van zijn PPI is een andere prioriteit.

2.3.1. Lening van maximum 1 miljard euro voor bijkomende financiering van het MJIP

De regering heeft in 2023 beslist om Infrabel toe te staan om een lening van maximum 1 miljard euro aan te gaan om de nodige financiering te voorzien voor de verdere investeringen in de capaciteitsuitbreidingen van het spoornet (waaronder het GEN en de investeringen rond de Havens). Het is aan Infrabel om deze beslissing uit te voeren. Infrabel kan rekenen op de steun en expertise van mijn team om dit doel te bereiken. Samen met de minister van Financiën zal ik de nodige stappen ondernemen om de kredietverstrekker de staatswaarborg

apporter au prêteur, si elle est demandée, la garantie d'État, comme cela a été décidé par le gouvernement en 2023.

2.3.2. Plan national de transition

Le Plan national de transition prévoit pour Infrabel un montant d'investissement de 222,03 millions d'euros sur la période 2022-2024 (dont 44,02 en 2022, 81 en 2023 et 97 en 2024). La SNCB bénéficie également d'un financement supplémentaire de 28 millions d'euros pour améliorer l'accueil et l'accessibilité dans le cadre du Plan de transition belge (dont 6 en 2022, 6,5 en 2023 et 15,5 en 2024). Au total, les deux entreprises bénéficient donc d'un financement supplémentaire de 250 millions d'euros pour la période 2022-2024.

En 2024, dans le cadre de l'axe 5 "politique d'investissement" du Plan de transition belge, la SNCB continuera à investir dans la capacité d'accueil des gares.

Les investissements d'Infrabel en 2024 comprennent les projets suivants:

- En Wallonie: nouvelle connexion d'Holcim Obourg/ Antoing, entretien de la ligne 287, travaux sur les lignes 140 (Court-Saint-Étienne - Faux-La-Roche), 150 (activités Carmeuse), 166 (Anseremme-Gedinne) et l'axe Bruxelles-Luxembourg;
- En Flandre: 3^e et 4^e voies entre Bruges et Gand, tunnel Kennedy, travaux dans les ports d'Anvers et de Gand, renouvellement de plusieurs installations ferroviaires.

2.3.3. Plan National pour la Reprise et la Résilience (RRF)

Pour 2024, les projets importants rentrant dans le cadre du RRF sont, pour la SNCB, la finalisation des travaux dans les gares de Ans, Louvain-la-Neuve, Watermael, Blankenberge et Kiewit. Pour Infrabel, les réalisations importantes concernent la mise à niveau de tunnels à Bruxelles, la mise à double voie de la ligne 161/1 dans la zone de Bruxelles, mais également des projets liés à la réalisation du projet EuroCapRail avec la suppression de passages à niveau à Dave, Poix-Saint-Hubert et Sterpenich, et la réfection des parois entre Grupont et Hatrival. Du côté de la dorsale wallonne, entre Jambes et Justin, les rails et le ballast seront renouvelés.

La Commission européenne a par ailleurs procédé à un audit pour vérifier que la mise en œuvre des projets ferroviaires financés par le RRF respectaient bien tous les principes de bonne gouvernance et de bonne utilisation des deniers publics tel qu'imposés par le cadre européen.

te verlenen, indien gevraagd, zoals beslist door de regering in 2023.

2.3.2. Nationaal Transitieplan

Het Nationale Transitie Plan voorziet voor Infrabel een bedrag investering van 222,03 miljoen euro in de periode 2022-2024 (waarvan 44,02 in 2022, 81 in 2023 en 97 in 2024). Ook NMBS krijgt een aanvullende financiering van 28 miljoen euro om het onthaal en de toegankelijkheid te verbeteren als onderdeel van het Belgische Transitieplan (het betreft hier 6 in 2022, 6,5 in 2023 en 15,5 in 2024). In totaal is er dus een bijkomende financiering voor beide vennootschappen van 250 miljoen euro in de periode 2022-2024.

In 2024 wordt i.h.k.v. as 5 "investeringsbeleid" van het Belgisch herstel- en transitieplan door NMBS verder geïnvesteerd in de onthaalcapaciteit van de stations.

Infrabel investeert in 2024 o.a. in de volgende projecten:

- In Wallonië: nieuwe aansluiting d'Holcim Obourg/ Antoing, onderhoud van de lijn 287, werken op de lijnen 140 (Court-Saint-Etienne – Faux-La-Roche), 150 (activiteiten Carmeuse), 166 (Anseremme-Gedinne), as Brussel-Luxemburg;
- In Vlaanderen: 3^e en 4^e spoor tussen Brugge en Gent, Kennedytunnel, werken in de havens van Antwerpen en Gent, vernieuwing van verschillende trieerinstallaties.

2.3.3. Nationaal Fonds voor Herstel en Veerkracht (RRF)

Voor NMBS zijn de belangrijkste projecten van het RRF voor 2024 de voltooiing van de werken in de stations van Ans, Louvain-la-Neuve, Watermaal, Blankenberge en Kiewit. Voor Infrabel omvatten de grote projecten de vernieuwing van de tunnels in Brussel, de lijn 161/1 in de Brusselse regio naar een dubbelspoor brengen, alsook projecten die verband houden met het EuroCapRail-project, met de afschaffing van de overwegen in Dave, Sint-Hubertus-Poix en Sterpenich en de herstelling van de bescherming van de rotswanden tussen Grupont en Hatrival. Op de Waalse as, tussen Jambes en Justin, worden de sporen en ballast vernieuwd.

De Europese Commissie heeft ook een audit uitgevoerd om na te gaan of de uitvoering van de spoorwegprojecten die door de RRF worden gefinancierd, voldoen aan alle beginselen van goed bestuur en goed gebruik van overheidsmiddelen zoals opgelegd door het Europese

Les premières conclusions reçues sont positives et un rapport final est encore attendu.

2.3.4. *Connecting Europe Facility*

Dans le cadre de l'enveloppe allouée à la mobilité militaire (Military mobility) Infrabel a obtenu en décembre 2022 une subvention de 30,82 millions d'euros pour des travaux dans le port d'Anvers pour faciliter la circulation de trains de 740m sur le corridor Mer du Nord-Mer Baltique. Cela concerne des travaux de modernisation et d'électrification dans le port d'Anvers dans le but d'augmenter la capacité, des terminaux multimodaux sur la rive droite du port, d'améliorer la performance et de réduire les coûts pour les entreprises ferroviaires. L'exécution des travaux a démarré en octobre 2022 et est prévue jusqu'en mars 2026.

Dans le cadre de l'enveloppe générale du Connecting Europe facility (CEF), Infrabel a obtenu avec le port de Gand (North Sea Port) un subside de 3,37 millions d'euros pour les études préliminaires du projet transfrontalier Gand-Terneuzen (Rail Gent Terneuzen).

2.3.5. *PSPI*

Fin 2023, j'ai procédé, en concertation avec les Régions, à l'actualisation du Plan Stratégique Pluriannuel d'Investissements (PSPI), ce qui a donné lieu à des accords de coopération d'exécution complémentaire. En 2024, les projets prévus dans ce plan pourront poursuivre leur exécution; à côté du projet RER, dont le financement doit être complété par l'emprunt d'Infrabel, il existe différents projets qui ont été identifiés comme prioritaires par les Régions. En 2024, il s'agit de la poursuite de l'adaptation des corridors de fret aux normes européennes (740m) et de la rénovation de plusieurs arrêts dans le cadre de la combi-mobilité en Flandre, de la construction d'un nouveau bâtiment voyageur, de la rénovation des quais et de la mise en place d'abris vélo en gare de Liège-Saint-Lambert en Wallonie tandis qu'à Bruxelles les principaux projets qui avanceront en 2024 sont la rénovation d'arrêts (Boondael, Saint-Job) comprenant l'allongement et la rehausse des quais, la mise en place d'abris ou encore la construction de parkings vélo.

2.4. **Sûreté partout et tout le temps**

2.4.1. *Actions de la SNCB*

Conformément à son contrat de service public, la SNCB assure le suivi permanent et intégral des phénomènes d'insécurité, d'incivilité et de nuisances se produisant

kader. De eerste conclusies zijn positief en er wordt nog gewacht op een eindverslag.

2.3.4. *Connecting Europe Facility*

In december 2022 kreeg Infrabel een subsidie van 30,82 miljoen euro uit het budget voor "Military Mobility" voor werken in de haven van Antwerpen om het verkeer van 740 m treinen op de corridor Noordzee-Baltische Zee te vergemakkelijken. Het gaat om moderniserings- en elektrificatiewerken in de haven van Antwerpen met als doel de capaciteit, multimodale terminals op de rechteroever van de haven te verhogen, de prestaties te verbeteren en de kosten voor de spoorwegmaatschappijen te verlagen. De werkzaamheden zijn gestart in oktober 2022 en lopen tot maart 2026.

In het kader van de algemene begroting van de Connecting Europe Facility (CEF) hebben Infrabel en de haven van Gent (North Sea Port) een subsidie van 3,37 miljoen euro verkregen voor voorstudies voor het grensoverschrijdende project Gent-Terneuzen (Rail Gent Terneuzen).

2.3.5. *SMIP*

Eind 2023 heb ik in overleg met de gewesten het Strategisch Meerjareninvesteringsplan (SMIP) geactualiseerd, wat geleid heeft tot bijkomende samenwerkingsakkoorden voor de uitvoering. In 2024 zal de uitvoering van de projecten uit dit plan kunnen worden voortgezet; naast het GEN-project, waarvan de financiering zal worden aangevuld met de lening van Infrabel, zijn er verschillende projecten die door de gewesten als prioritair werden bestempeld. In 2024 zijn dat onder meer de verdere aanpassing van de goederencorridors aan de Europese normen (740 m) en de renovatie van verschillende stopplaatsen in het kader van de combimobility in Vlaanderen, alsook de bouw van een nieuw reizigersgebouw, de renovatie van perrons en de installatie van fietsenstallingen in het station van Luik-Sint-Lambrechts in Wallonië, terwijl in Brussel de belangrijkste projecten die in 2024 vooruitgang zullen boeken de renovatie van haltes zijn (Boondael, Sint-Job), met inbegrip van de verlenging en verhoging van perrons, de installatie van overkappingen en de bouw van fietsenstallingen.

2.4. **Veiligheid, altijd en overal**

2.4.1. *Acties van NMBS*

Overeenkomstig haar openbaredienstencontract verzekert NMBS voortdurend en uitgebreid de opvolging van fenomenen van onveiligheid, onhoffelijk gedrag en

dans les espaces du domaine ferroviaire accessibles au public et les autres espaces gérés par la SNCB.

En 2024, la SNCB poursuivra l'intensification de sa lutte contre la fraude et les agressions envers les passagers et le personnel ferroviaire, et ce notamment par une plus grande visibilité de Sécurail dans les trains et un rappel des règles sur les quais.

Securail a connu, au cours du premier trimestre 2023, une augmentation de cadre de 50 personnes pour renforcer la lutte contre la fraude et les agressions. En 2024, la SNCB a pour ambition de recruter une septantaine de personnes pour renforcer sa présence sur le terrain et ses salles de contrôle (control rooms) et pallier les mouvements de personnel.

La SNCB a lancé le projet SIMSOC, qui intègre les alertes silencieuses WhatsApp. Ce grand projet technologique visant à créer une plateforme centralisant tous ses programmes de gestion des incidents en lien avec la sécurité sociétale. Le but est d'améliorer la sécurité et d'accélérer le retour à la normale et ainsi la ponctualité.

La SNCB poursuit son projet d'implémentation de la possibilité pour les usagers de générer des alertes silencieuses via WhatsApp. Vu son caractère compliqué et son coût, la finalisation de ce projet est prévue en 2024. Cela répondra, notamment, concrètement à l'une des demandes de la résolution parlementaire concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train.

2.4.2. Mise en œuvre du plan d'action pour une meilleure sécurité à la gare de Bruxelles-Midi et ses abords

Début septembre 2023, les autorités fédérale (Mobilité et Intérieur notamment, autour du Premier ministre) et régionale (Région Bruxelles-Capitale), les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht et la SNCB ont approuvé un plan comportant 22 actions concrètes pour améliorer la sécurité et la propreté dans et autour de la Gare de Bruxelles-Midi à court et moyen terme. Ce plan d'action coordonné apportera également des solutions aux problèmes d'accueil dans cette gare internationale et à l'accompagnement par la prise en charge des personnes sans-abri qui la fréquentent.

Pour répondre à la demande spécifique des autorités locales, des autorités régionales et de la SNCB, l'une des mesures décidées est l'installation d'un commissariat de police dans la gare de Bruxelles-Midi. La présence policière accrue dans la gare devrait permettre de lutter

overlast die zich voordoen in voor het publiek toegankelijke spoorwegzones en andere ruimtes die NMBS beheert.

In 2024 zal NMBS haar strijd tegen fraude en agressie ten aanzien van reizigers en spoorwegpersoneel blijven opvoeren, met name door Securail beter zichtbaar te maken op de trein en door mensen te herinneren aan de regels op de perrons.

In het eerste kwartaal van 2023 breidde Securail zijn personeelsbestand uit met 50 personen om de strijd tegen fraude en agressie te versterken. In 2024 wil de NMBS een zeventigtal mensen aanwerven om haar aanwezigheid op het terrein en in de controlekamers ("control rooms") te versterken en om het personeelsverloop te compenseren.

NMBS heeft het SIMSOC-project gelanceerd, dat stille waarschuwingen via WhatsApp integreert. Dit grote technologische project heeft als doel een platform te creëren dat al haar programma's voor incidentenbeheer met betrekking tot maatschappelijke veiligheid centraliseert. Het doel is om de veiligheid te verbeteren en zo snel mogelijk de rust te laten terugkeren, waardoor de stilte verbetert.

NMBS zet haar project voort om gebruikers de mogelijkheid te bieden stille meldingen te versturen via WhatsApp. Gezien de complexiteit en de kosten is de voltooiing van dit project gepland voor 2024. Hiermee wordt een concreet antwoord gegeven op een van de vragen in de parlementaire resolutie over de strijd tegen intimidatie en seksueel geweld in treinen.

2.4.2. Uitvoering van het actieplan ter verbetering van de veiligheid in en rond het station Brussel-Zuid

Begin september 2023 keurden verschillende overheden, zoals de federale (Mobiliteit en Binnenlandse Zaken in het bijzonder, rond de Eerste minister) en gewestelijke (Brussels Hoofdstedelijk Gewest) overheden, de gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht en NMBS een plan goed met 22 concrete acties om op korte en middellange termijn de veiligheid en netheid in en rond het Zuidstation van Brussel te verbeteren. Dit gecoördineerde actieplan zal ook oplossingen bieden voor de problemen rond het onthaal van mensen in dit internationale station en de opvang van daklozen die er hun toevlucht zoeken.

Op uitdrukkelijk verzoek van de lokale overheden, de gewestelijke overheden en NMBS werd onder meer beslist om een politie-antenne te installeren in het station Brussel-Zuid. De verhoogde aanwezigheid van de politie in het station moet het mogelijk maken om criminaliteit

plus efficacement contre la criminalité, comme le trafic de drogue et le vol à la tire.

Des discussions ont lieu entre le SPF Intérieur, la police fédérale et la SNCB afin de déterminer l'emplacement du commissariat et d'élaborer un calendrier d'installation.

En mars 2023, la Chambre a adopté une résolution visant à renforcer la Police des Chemins de Fer. Les actions autour de la gare de Bruxelles-Midi apportent des premières réponses concrètes au quatrième point de cette résolution.

Je suivrai la mise en œuvre de ce plan d'action dans ses différents axes, particulièrement pour les mesures qui concernent la SNCB, et je continuerai à plaider pour qu'un accord de coopération soit rédigé pour formaliser les engagements de chacune des parties concernées.

Il va de soi que les autres gares bruxelloises et du pays ne doivent pas être oubliées dans les efforts de coordination des services et des autorités pour assurer aux passagers et au personnel ferroviaire une meilleure sécurité. Le plan d'action déployé pour la gare de Bruxelles-Midi doit servir de modèle pour les endroits et les gares où les mêmes questions d'insécurité sont présentes.

2.4.3. Limitation des risques encourus par les passagers et résilience des infrastructures ferroviaires

Les travaux préparatoires se poursuivent en vue d'opérationnaliser la mise en place d'un système de vérifications de sécurité pour certaines catégories du personnel de la SNCB et d'Infrabel, sur la base de modèles existant dans le secteur aérien.

L'avis de l'Autorité nationale de sécurité (ANS) a été rendu en décembre 2022 et la nécessaire concertation sociale est en cours au sein de la Commission paritaire nationale.

En concertation avec HR Rail, l'établissement des avis de sécurité devrait débuter prochainement pour le personnel nouvellement engagé dans le cadre de l'exercice des fonctions pour lesquelles, une demande d'avis de sécurité est nécessaire sur la base du dossier tel que validé par l'ANS.

Durant l'année 2024, un suivi sera assuré par le SPF Mobilité afin que les démarches soient poursuivies par HR Rail en vue de généraliser les demandes d'avis de sécurité à l'ensemble des personnes qui exercent une fonction pour laquelle un avis de sécurité, tel que prévu

zoals drugshandel en zakkenrollerij doeltreffender te bestrijden.

Er vinden besprekingen plaats tussen het FOD Binnenlandse Zaken, de federale politie en de NMBS om de locatie van het politiebureau te bepalen en een tijdschema op te stellen voor de installatie ervan.

In maart 2023 nam de Kamer een resolutie aan om de Spoorwegpolitie te versterken. De acties rond het station Brussel-Zuid zijn de eerste concrete antwoorden op het vierde punt van deze resolutie.

Ik zal toezien op de uitvoering van dit actieplan op de verschillende punten, in het bijzonder de maatregelen met betrekking tot NMBS, en zal blijven aandringen op de opstelling van een samenwerkingsakkoord om de verbintenissen van elk van de betrokken partijen te formaliseren.

Het spreekt voor zich dat de andere stations in Brussel en in de rest van het land niet mogen worden vergeten in de inspanningen om de diensten en overheden te coördineren om de veiligheid van de reizigers en het spoorwegpersoneel te verbeteren. Het actieplan dat werd uitgewerkt voor het station Brussel-Zuid zou als model moeten dienen voor plaatsen en stations waar dezelfde onveiligheidsproblemen spelen.

2.4.3. De risico's voor de reizigers beperken en de veerkracht van de spoorinfrastructuur

De voorbereidende werkzaamheden worden voortgezet met het oog op de operationalisering van de invoering van een systeem van veiligheidscontroles voor bepaalde categorieën van NMBS- en Infrabel-personeel, op basis van bestaande modellen in de luchtvaartsector.

Het advies van de Nationale Veiligheidsoverheid (NVO) werd in december 2022 afgeleverd en het nodige sociaal overleg is aan de gang in het Nationaal Paritair Comité.

In overleg met HR Rail zou binnenkort gestart moeten worden met de uitgifte van veiligheidsberichten voor nieuw aangeworven personeel dat functies uitoefent waarvoor een veiligheidsbericht moet worden aangevraagd op basis van het dossier zoals gevalideerd door de NVO.

In de loop van 2024 zal de FOD Mobilité de situatie opvolgen om ervoor te zorgen dat HR Rail stappen blijft ondernemen om de aanvragen voor veiligheidsmachtigingen uit te breiden tot alle personen die een functie uitoefenen waarvoor een veiligheidsmachtiging vereist

au sein de l'article 22 quinquies de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité, est requis. Le but poursuivi est d'accroître la sûreté du transport ferroviaire.

2.5. **Sécurité**

2.5.1. *ETCS*

L'ETCS (pour European Train Control System) est un système de commande et signalisation associé à la supervision de la vitesse. Il agit pour réduire fortement le risque d'un dépassement de feu rouge et empêche le train de rouler à une vitesse excessive, par exemple dans des zones d'aiguillages. Interopérable, il doit permettre un passage optimisé des frontières puisqu'à terme, il n'y aura plus qu'un seul système sur les principales lignes du réseau européen de chemin de fer.

La Belgique se veut pionnière du déploiement de ce nouveau système de sécurité. L'installation du système ETCS reste une priorité en termes de sécurité ferroviaire et d'interopérabilité. Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) joue un rôle crucial en termes d'autorisations, tant pour les véhicules que pour les installations fixes.

Le masterplan adopté par Infrabel prévoit d'équiper l'ensemble du réseau en ETCS.

Infrabel prévoit d'avoir équipé 63 % des voies principales d'ici fin 2023. La section entre Hergenrath et la frontière allemande vers Aix-la-Chapelle sera une des prochaines sections à être équipée, ce qui ne manquera pas de faciliter la mise en service de trains transfrontaliers et internationaux aussi bien de passagers que de fret.

De son côté, la SNCB poursuit le plan de migration de sa flotte avec la même ambition de s'équiper complètement dans les plus brefs délais.

2.5.2. *Passages à niveau*

Une révision de la réglementation actuelle relative aux dispositifs de sécurité aux passages à niveau apparaît nécessaire. C'est ce que souligne la loi n°1880 votée par la Chambre en décembre 2022 et qui concerne la procédure de suppression de passages à niveau gérés par Infrabel. Le processus d'adoption des arrêtés royaux d'exécution de cette loi est en cours de finalisation.

Ces arrêtés suivent les étapes nécessaires (avis des Régions et du Conseil d'État) et vont pouvoir être adoptés dans les prochaines semaines.

is, zoals bepaald in artikel 22^{quinquies} van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, -attesten en -berichten. Het doel is de veiligheid van het spoorvervoer te verhogen.

2.5. **Safety**

2.5.1. *ETCS*

ETCS (European Train Control System) is een besturings- en signaleringssysteem dat te maken heeft met snelheidsbewaking. Het vermindert aanzienlijk het risico dat treinen door rood licht rijden en voorkomt dat ze te snel rijden, bijvoorbeeld in gebieden met wissels. Het is interoperabel en zou optimale grensovergangen mogelijk moeten maken, aangezien er uiteindelijk maar één systeem zal zijn op de hoofdlijnen van het Europese spoorweginet.

België wil een pionier zijn in de invoering van dit nieuwe veiligheidssysteem. De installatie van het ETCS-systeem blijft een prioriteit op het vlak van spoorwegveiligheid en interoperabiliteit. De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS), speelt een cruciale rol in de toelatingen voor zowel de treinstellen als de vaste installaties.

Het masterplan van Infrabel voorziet in de uitrusting van het volledige net met ETCS.

Infrabel verwacht tegen eind 2023 63 % van de hoofdsporen uitgerust te hebben. Het spoor tussen Hergenrath en de Duitse grens richting Aken zal een van de volgende zijn die uitgerust zullen worden, wat ongetwijfeld het in dienst nemen van grensoverschrijdende en internationale reizigers- en goederentreinen zal vergemakkelijken.

NMBS van haar kant zet haar vlootmigratieplan voort met dezelfde ambitie om zo snel mogelijk volledig uitgerust te zijn.

2.5.2. *Overwegen*

De huidige regelgeving over veiligheidsvoorzieningen aan overwegen is aan herziening toe. Dit wordt onderstreept door de wet 1880, dat in december 2022 door de Kamer werd goedgekeurd en dat betrekking heeft op de procedure voor de opheffing van overwegen die door Infrabel worden beheerd. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de goedkeuring van de koninklijke besluiten ter uitvoering van deze wet.

Deze besluiten volgen de nodige stappen (adviezen van de Gewesten en de Raad van State) en zullen in de komende weken kunnen worden goedgekeurd.

En parallèle, nous travaillons avec l'administration depuis de nombreux mois sur une révision plus globale de la réglementation afin de couvrir l'ensemble des passages à niveau du réseau belge.

Cette révision doit répondre à trois objectifs principaux:

- établir une nouvelle procédure applicable à la suppression et à la création de passages à niveau (quels que soient les gestionnaires),
- introduire, notamment, un système d'amendes administratives pour les infractions à la réglementation relative à la signalisation aux passages à niveau,
- et enfin, adapter l'arrêté royal du 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité aux passages à niveau sur les voies ferrées.

En effet, pour ce dernier point, de nombreuses solutions techniques visant à améliorer la sécurité aux passages à niveau ont été développées ces dernières années par Infrabel ou par d'autres acteurs du secteur ferroviaire. La réglementation actuelle ne permet pas d'intégrer ce type de solutions techniques auxiliaires, qui renforcent la sécurité aux passages à niveau.

A titre d'exemple, Infrabel entend amplifier le déploiement du projet pilote *"éclairage LED sur les barrières des passages à niveau"* (d'une vingtaine à une centaine de passages à niveau).

2.5.3. Sécurité au travail des cheminots

Travailler pour le rail ne devrait jamais constituer un risque. C'est pourquoi je suis particulièrement attentif à la sécurité des travailleur-se-s. C'est une priorité, en particulier sur les chantiers gérés par les entreprises publiques, sans distinction entre ceux qui sont sous-traités ou non.

Comme les années précédentes et jusqu'à la fin de la législature, je serai aux côtés d'Infrabel pour respecter et faire respecter les règles applicables en matière de sécurité. Les meilleures pratiques sont à observer, notamment de la part des sous-traitants, et ce à quelque stade que ce soit.

J'encourage donc les entreprises publiques à faire preuve de vigilance, à évaluer et à améliorer de manière continue, en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes, leurs procédures de sécurité.

Cette préoccupation répond à la cible n°8.8 des ODD qui promeut la sécurité sur le lieu de travail.

Tegelijkertijd werken we al maanden samen met de administratie aan een uitgebreidere herziening van de regelgeving voor alle overwegen op het Belgische netwerk.

Deze herziening heeft drie hoofddoelstellingen:

- een nieuwe procedure vaststellen die van toepassing is op de afschaffing en aanleg van overwegen (ongeacht wie ze beheert),
- een systeem van administratieve boetes invoeren voor inbreuken op de reglementering inzake signalisatie aan overwegen,
- en tot slot, het Koninklijk Besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan de overwegen op de spoorwegen aanpassen.

Infrabel en andere spelers uit de spoorwegsector hebben de voorbije jaren tal van technische oplossingen ontwikkeld om de veiligheid aan overwegen te verbeteren. De huidige reglementering laat niet toe om dit soort aanvullende technische oplossingen, die de veiligheid aan overwegen verbeteren, in te bouwen.

Zo wil Infrabel de ontplooiing van het proefproject *"LED-verlichting aan overwegslagbomen"* uitbreiden (van een twintigtal naar een honderdtal overwegen).

2.5.3. Veiligheid op het werk voor spoorwegpersoneel

Werken bij de spoorwegen mag nooit een risico zijn. Daarom heb ik bijzondere aandacht voor de veiligheid van de werknemers. Dit is een prioriteit, vooral op de werven die door overheidsbedrijven worden beheerd, ongeacht of ze al dan niet zijn uitbesteed.

Net als de vorige jaren en tot het einde van de legislatuur zal ik aan de zijde van Infrabel staan om ervoor te zorgen dat de geldende veiligheidsregels worden nageleefd en gehandhaafd. De beste praktijken moeten in alle fasen worden nageleefd, met name door de onderaannemers.

Daarom moedig ik overheidsbedrijven aan om waakzaam te zijn en hun veiligheidsprocedures met alle belanghebbenden te evalueren en voortdurend te verbeteren.

Deze zorg is in lijn met doelstelling 8.8 van de SDG's, die veiligheid op de werkplek bevordert.

2.6. *Compétitivité du transport de marchandises par rail*

2.6.1. *Evaluation de la mise en place du Plan marchandises*

Suite à l'adoption du Plan marchandises en septembre 2022, une étape de concrétisation de la Vision Rail 2040 a été franchie avec au total 26 actions concrètes à entreprendre d'ici 2030. Ces actions sont indispensables pour rencontrer l'objectif, partagé avec le secteur économique, de doubler le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030.

Une évaluation de la mise en œuvre des actions du plan marchandises doit être présentée chaque année par le ministre compétent devant la Chambre des représentants dans le cadre de la défense de sa note de politique générale. Nous tenons nos engagements et c'est une réelle satisfaction de constater que les ambitions politiques rejoignent les ambitions du secteur économique.

Pour le dire simplement, les fondations sont maintenant solides. Mais il faut continuer les efforts. Cette année a été riche en échanges avec les acteurs du transport de marchandises.

2023 était annoncée comme une année charnière où les dialogues avec les acteurs de la chaîne logistique allaient s'intensifier, notamment grâce à la mise en place d'un nouveau Comité des utilisateurs du fret ferroviaire. Depuis janvier dernier, ce Comité est devenu réalité. Plus de 7 sessions de travail se sont tenues durant l'année et le constat est clair: le choix du transport par rail n'est pas toujours une évidence et il faut maintenant travailler sur la compétitivité du rail par rapport aux autres modes de transport pour qu'il le devienne.

15 actions du Plan marchandises évoquaient de nouveaux engagements, via le contrat de performance, dans le chef du gestionnaire d'infrastructure. Ces engagements sont en cours de concrétisation, c'est un véritable succès et une grande première pour le secteur du transport de marchandises. Il est donc aujourd'hui possible de découvrir dans le contrat de performance d'Infrabel de nouveaux concepts tels que: l'architecture du réseau, la réalisation d'un plan de modernisation du réseau à 10 ans, la fin de tous les ralentissements de vitesse dus à un mauvais état de la voie, un développement de voies d'évitement pour des trains de 750m, des concertations avec le secteur, plus de flexibilité avec un budget dédié à la création de nouveaux raccordements ferroviaires, des principes de gestion neutre de l'installation de triage automatique du port d'Anvers, de bonnes collaborations

2.6. *Competitiviteit van het goederenvervoer per spoor*

2.6.1. *Evaluatie van de voortgang van het Goederenvervoersplan*

Na de goedkeuring van het Goederenvervoerplan in september 2022 wordt er nu een stap uit de Spoorvisie 2040 in de praktijk gebracht, met in totaal 26 concrete acties die tussen nu en 2030 moeten worden ondernomen. Deze acties zijn essentieel om de doelstelling, die ook de economische sector deelt, om het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen, te behalen.

Een evaluatie van de uitvoering van de acties in het Goederenplan moet elk jaar door de bevoegde minister worden voorgelegd aan de Kamer van volksvertegenwoordigers als onderdeel van de verdediging van zijn algemene beleidsnota. We komen onze beloften na en het geeft echt voldoening om vast te stellen dat de politieke ambities overeenstemmen met de ambities van de economische sector.

Eenvoudig gezegd zijn de fundamenteën nu stevig. Maar we moeten onze inspanningen voortzetten. Dit was een jaar vol uitwisselingen met de actoren van het goederenvervoer.

Het jaar 2023 werd aangekondigd als een keerpunt waarbij in de dialoog met de spelers van de logistieke keten zou worden geïntensiveerd, met name dankzij de oprichting van een nieuw Gebruikerscomité voor het goederenvervoer per spoor. Sinds januari van dit jaar is dit Comité een feit. In de loop van het jaar werden meer dan 7 werkvergaderingen gehouden en de conclusie is duidelijk: de keuze voor spoorvervoer is niet altijd evident en er moet nu werk worden gemaakt van de concurrentiekracht van het spoor ten opzichte van andere vervoersmodi om competitiever te worden.

15 acties in het Goederenvervoerplan vroegen om nieuwe verbintenissen van de infrastructuurbeheerder, via het Performantiecontract. Deze engagementen worden nu in de praktijk omgezet, wat een echt succes is en een belangrijke primeur voor de sector van het goederenvervoer. Het Performantiecontract van Infrabel bevat nu nieuwe concepten zoals: de conceptie van het spoornet, de uitvoering van een 10-jarenplan voor de modernisering van het net, het einde van alle snelheidsvertragingen door slechte staat van het spoornet, de aanleg van uitwijksporen voor treinen van 750 m, overleg met de sector, meer flexibiliteit met een budget voor de aanleg van nieuwe spooransluitingen, principes om de automatische rangeerinstallatie in de haven van Antwerpen op neutrale wijze te beheren, goede samenwerking met de havenautoriteiten, geoptimaliseerd

avec les instances portuaires, l'optimisation de l'usage des installations de service, les principes de gestion des raccordements ferroviaires, la mise en veille de raccordement ferroviaire inutilisé, le catalogue sillon, le rôle de gestionnaire de flux, le renforcement de l'orientation client du gestionnaire de réseau,... autant de nouveautés qui, au fil de leur implémentation, permettront de rendre le transport par rail plus flexible et plus attractif.

En juin dernier, la Chambre des représentants a approuvé le tout nouveau système de soutien au transport de marchandises par *wagons isolés*. Une nouvelle étape visant à réduire les coûts de consolidation des convois pour tous les transports qui transitent par l'installation de triage automatique du port d'Anvers. C'est un modèle vertueux qui, en plus de réduire les inégalités entre le rail et la route, participe à la réduction des effets de congestion ferroviaire au sein du port d'Anvers et donc des besoins d'investissements dans les infrastructures ferroviaires. Nous travaillons à présent à l'obtention d'une notification favorable de la Commission européenne sur ce mécanisme.

Durant l'année 2024, une évaluation encore plus exhaustive de la première année d'application du Plan marchandises sera réalisée. Elle sera présentée aux membres du futur Comité Consultatif du Fret Ferroviaire qui pourront émettre leur avis et formuler des propositions.

2.6.2. Adéquation entre les politiques et les besoins du secteur

Si 2023 était une année charnière, 2024 sera l'année de l'effort et de l'action. Après une année de fonctionnement, mon objectif est que le Comité des utilisateurs puisse prendre la forme d'un nouveau Comité Consultatif du Fret Ferroviaire (CCFF) et asseoir son existence et ses missions dans un nouveau projet de loi. C'est une étape importante visant à garantir l'adéquation entre les politiques menées et les besoins des utilisateurs.

Grâce à de nombreux échanges avec les acteurs économiques, le souhait grandissant d'un meilleur partage de données entre les différents acteurs à la recherche d'un mode de transport a été identifié. Mon équipe suivra activement les différents groupes de travail du CCFF afin de définir et agir sur les leviers qui permettront de faciliter le choix du transport par rail.

Le manque de compétitivité du rail par rapport aux autres modes de transport est une réalité et le constat tiré par les membres du Comité des utilisateurs. Avec eux, nous explorerons les pistes d'amélioration afin de définir les prochaines actions concrètes à entreprendre.

gebruik van de onderhoudsinstallaties, principes voor het beheer van de spooraansluitingen, stand-by zetten van ongebruikte spoorverbindingen, de rijpadencatalogus, de rol van beheerder van de verkeersstromen, versterking van de klantgerichtheid van de netbeheerder, ... Al die nieuwigheden zullen, door hun implementatie, het spoorvervoer flexibeler en aantrekkelijker zullen maken.

Afgelopen juni keurde de Kamer van volksvertegenwoordigers het gloednieuwe systeem goed voor de ondersteuning van het goederenvervoer voor *single wagon load* goed. Dit is een nieuwe stap die tot doel heeft de kosten voor het samenvoegen van konvooien te verminderen voor alle transport dat via de geautomatiseerde rangeerinstallatie in de haven van Antwerpen passeert. Dit is een heilzaam model dat niet alleen de ongelijkheid tussen spoor en weg vermindert, maar ook leidt tot minder verkeersopstopping op het spoor in de haven van Antwerpen en dus de nood aan investeringen in spoorinfrastructuur. We werken er nu aan om van de Europese Commissie een positieve beslissing te krijgen van de Europese Commissie.

In 2024 zal een nog uitgebreidere evaluatie van het eerste jaar van toepassing van het Goederenvervoerplan worden uitgevoerd. Deze zal worden voorgelegd aan de leden van het toekomstige Raadgevend Comité voor het goederenvervoer per spoor, die hun mening kunnen geven en voorstellen kunnen doen.

2.6.2. Afstemming van het beleid op de behoeften van de sector

Als 2023 een scharnierjaar was, dan wordt 2024 het jaar van inspanning en actie. Na een jaar is het mijn doel om het Gebruikerscomité de vorm te geven van een nieuw Raadgevend Comité voor het goederenvervoer per spoor (RCGS) en het bestaan en de opdracht ervan vast te leggen in een nieuw wetsontwerp. Dit is een belangrijke stap om ervoor te zorgen dat het gevoerde beleid overeenkomt met de behoeften van de gebruikers.

Dankzij de vele uitwisselingen met economische spelers is er een groeiende behoefte aan een betere uitwisseling van gegevens tussen de verschillende spelers die op zoek zijn naar een vervoerswijze. Mijn team zal de verschillende werkgroepen van het RCGS actief volgen om de hefboomen te definiëren en te activeren die de keuze voor spoorvervoer zullen vergemakkelijken.

Het gebrek aan competitiviteit van het spoor ten opzichte van andere transportmodi is een feit, en de leden van het Gebruikerscomité zijn het hierover eens. We werken met hen samen om de mogelijkheden voor verbetering te onderzoeken en de volgende concrete

Je mettrai donc tout en œuvre pour soutenir les travaux de ce Comité et nous étudierons, lorsque cela sera recommandé, les éventuelles adaptations à réaliser dans le cadre légal.

En 2024, le système de soutien au transport de marchandises par wagons isolés sera effectif. Cette réduction du coût du triage de wagons passant par l'installation de triage d'Anvers-Nord, et son modèle de gestion neutre, est un élément essentiel visant à réduire les inégalités entre les différents modes de transport. De plus, nous entamerons les discussions avec les entreprises et le secteur ferroviaires afin d'étudier la faisabilité d'une extension de l'aide à d'autres installations belges. Un modèle de gestion harmonisé entre les différents États membres de l'Union européenne pourrait permettre de créer des lieux de consolidation de convois et contribuer à l'attractivité du rail.

2.7. Actions de transition écologique

Le train est en soi un mode de transport de personnes et de marchandises particulièrement avantageux en termes d'émissions carbone. Il contribue aussi généralement à diminuer les nuisances environnementales (congestion, bruit, émissions de polluants de l'air...). Cet impact est d'autant plus favorable que les activités du secteur sont exemplaires (responsabilité sociétale des entreprises). Depuis le début de la législature, je suis donc attaché à accompagner la SNCB et Infrabel vers des actions de transition écologique. Cela contribue à atteindre la cible n°15.5 des ODD en faveur de la biodiversité et contre la dégradation des milieux naturels, la cible n°12.5 sur la réduction des déchets par la prévention, le recyclage et la réutilisation, la cible n°12.7 visant à *"promouvoir des pratiques durables dans le cadre de la passation des marchés publics"* et enfin la cible n°7.2 pour le développement des énergies renouvelables.

Ainsi, en 2023, Infrabel a poursuivi son programme de gestion écologique de son réseau ferroviaire. Les actions initiées en matière de réduction du désherbage chimique ont été poursuivies en se concentrant sur la diminution de la surface à traiter et avec progressivement un dosage plus faible par mètre carré. L'avancée la plus importante est qu'Infrabel a pu démarrer des tests avec le bio pesticide *Pelargon acid* (alternative au glyphosate). En outre, Infrabel continue à développer des alternatives non chimiques telles que le train à eau chaude, des revêtements judicieusement choisis et l'utilisation de l'extermination électrique. Ces actions vont se poursuivre et s'amplifier en 2024.

stappen te bepalen. Ik zal dan ook mijn uiterste best doen om het werk van dit Comité te ondersteunen en, indien aanbevolen, zullen we de mogelijke aanpassingen van het wettelijk kader bestuderen.

In 2024 treedt de steunregeling voor het goederenvervoer met *single wagon load* in voegen. Deze verlaging van de kosten voor het rangeren van wagons via de rangeerinstallatie Antwerpen-Noord en haar neutraal beheersmodel is een essentieel element om de ongelijkheden tussen de verschillende transportmodi te verminderen. Bovendien zullen we besprekingen starten met de spoorwegmaatschappijen en de spoorwegsector om de haalbaarheid van de uitbreiding van de steun aan andere Belgische installaties te bestuderen. Een beheersmodel dat geharmoniseerd is tussen de verschillende lidstaten van de Europese Unie zou het mogelijk kunnen maken om plaatsen te creëren voor het consolideren van konvooien en actief bij te dragen tot de aantrekkelijkheid van het spoor.

2.7. Acties voor de ecologische transitie

Wat betreft koolstofuitstoot, zijn treinen op zich een bijzonder gunstige manier om mensen en goederen te vervoeren. Over het algemeen draagt de trein ook bij tot een vermindering van de milieuhinder (files, lawaai, uitstoot van luchtverontreinigende stoffen...). Deze impact is des te gunstiger wanneer de activiteiten van de sector voorbeeldig zijn (maatschappelijk verantwoord ondernemen). Sinds het begin van de legislatuur heb ik me dan ook geëngageerd om NMBS en Infrabel te steunen in hun inspanningen voor een groenere toekomst. Dit draagt bij tot de verwezenlijking van doelstelling 15.5 van de SDG's ten voordele van de biodiversiteit en tegen de aantasting van de natuurlijke omgeving, alsook van doelstelling 12.5 inzake de vermindering van afval door preventie, recycling en hergebruik, doelstelling 12.7 gericht op *"de bevordering van duurzame praktijken bij overheidsopdrachten"* en tot slot doelstelling 7.2 voor de ontwikkeling van hernieuwbare energieën.

In 2023 zette Infrabel zijn programma voor ecologisch beheer van zijn spoorwegnet voort. De acties die werden opgestart om het gebruik van chemische onkruidverdelgers te verminderen, werden voortgezet, met de nadruk op de vermindering van de te behandelen oppervlakte en het progressief gebruik van een lagere dosering per vierkante meter. De belangrijkste vooruitgang is dat Infrabel tests heeft kunnen opstarten met het biobestrijdingsmiddel *Pelargonzuur* (een alternatief voor glyfosaat). Daarnaast blijft Infrabel niet-chemische alternatieven ontwikkelen zoals de warmwatertrein, zorgvuldig gekozen coatings en het gebruik van elektrische verdelgeling. Deze acties worden in 2024 voortgezet en uitgebreid.

En 2023, tant la SNCB qu'Infrabel se sont engagées dans l'action "En mai tonte à l'arrêt". Et les deux entreprises vont poursuivre leur implication dans le projet BiodiversiScape.

En matière de réduction des nuisances sonores, la législation européenne impose que les principaux corridors fret européens ne soient empruntés que par des wagons équipés de freins "silencieux" ("quiet routes"). Le retrofit de l'ancien matériel vers des nouveaux blocs freins est coûteux. C'est pourquoi nous avons adopté une loi pour accompagner ce post-équipement des wagons. En 2024, Infrabel et le SPF Mobilité vont finaliser la procédure pour la ligne concernée entre le port d'Anvers et Montzen.

La politique d'achat des entreprises ferroviaires est un levier important, notamment pour promouvoir l'économie circulaire. Cela est intégré dans leurs contrats. Avec la ministre en charge des Entreprises publiques, nous travaillons pour 2024 à des engagements supplémentaires en cette matière.

Les engagements en matière de transition énergétique ont été ancrés dans les contrats respectifs de la SNCB et Infrabel et visent notamment:

- Un doublement de la production d'énergie photovoltaïque pour la SNCB (8 à 16 GWh);
- Une généralisation des éclairages LED pour les bâtiments des deux entreprises;
- La poursuite et l'accélération des mesures dites d'écoconduite au sein de la SNCB qui génèrent des économies d'énergie de traction.

Et de nouvelles initiatives sont en passe de voir le jour, et seront déployées d'ici 2024. Citons à cet égard un projet innovateur de charge de véhicules électriques par des caténaires existantes à Schaerbeek ou encore un projet d'installation de panneaux solaires à Avernas avec injection dans le réseau d'Infrabel. En outre, Infrabel étudie, en collaboration avec une coopérative énergétique, la possibilité d'installer des panneaux solaires sur un remblai ferroviaire situé le long de la ligne 50A à Dilbeek. Près de 2.000 panneaux photovoltaïques pourraient être installés en 2024, soit l'équivalent en production de la consommation de 250 foyers belges.

2.8. *Ferroviaire internationale*

2.8.1. *Trains de nuit*

J'ai l'ambition particulière de faire de Bruxelles un véritable pôle ferroviaire international, notamment comme

In 2023 engageerden zowel NMBS als Infrabel zich voor het initiatief "Maai Mei Niet". En de twee bedrijven blijven betrokken bij het project BiodiversiScape.

Om de geluidsoverlast te verminderen, schrijft de Europese wetgeving voor dat de belangrijkste Europese goederencorridors alleen mogen worden gebruikt door wagons die zijn uitgerust met remmen voor "stille routes". Het ombouwen van oud materieel met nieuwe remblokken is duur. Daarom hebben we een wet aangenomen om de aanpassing van wagons te steunen. In 2024 zullen Infrabel en de FOD Mobiliteit de procedure afronden voor de betrokken spoorlijn tussen de haven van Antwerpen en Montzen.

Het aankoopbeleid van spoorwegondernemingen is een belangrijke hefboom, met name voor het bevorderen van de circulaire economie. Dit staat ingeschreven in hun contracten. Samen met de minister van Overheidsbedrijven werken we aan bijkomende engagementen op dit vlak voor 2024.

De engagementen rond de energietransitie werden vastgelegd in de respectieve contracten van NMBS en Infrabel en zijn met name gericht op:

- Een verdubbeling van de fotovoltaïsche energiepductie voor NMBS (van 8 naar 16 GWh);
- Het wijdverspreide gebruik van LED-verlichting voor de gebouwen van beide bedrijven;
- Voortzetting en versnelling van de eco-driving maatregelen binnen NMBS, die tractie-energiebesparingen opleveren.

En er zitten nieuwe initiatieven aan te komen die tegen 2024 moeten uitgerold zijn. Zo is er een innovatief project om elektrische voertuigen op te laden via bestaande bovenleidingen in Schaerbeek en een project om zonnepanelen te plaatsen in Avernas en ze te voeden op het Infrabel-net. Infrabel onderzoekt ook samen met een energiecoöperatie de mogelijkheid om zonnepanelen te plaatsen op een spoordijk langs lijn 50A in Dilbeek. Tegen 2024 zouden bijna 2.000 fotovoltaïsche panelen geïnstalleerd kunnen worden, wat in productie overeenkomt met het verbruik van 250 Belgische gezinnen.

2.8. *Internationale spoorvervoer*

2.8.1. *Nachttreinen*

Ik heb de ambitie om van Brussel een echt internationaal spoor knooppunt te maken, in het bijzonder als hub

hub des trains de nuit. Ces derniers sont une alternative crédible aux voyages en avion pour les moyennes distances, y compris supérieures à 1000 kilomètres. Ils représentent un atout pour accompagner et accélérer l'émergence d'un tourisme européen décarboné; une volonté de plus en plus marquée, en particulier au sein des nouvelles générations. Les trains de nuit ouvrent tout autant des perspectives pour les professionnels qui cherchent à limiter l'empreinte carbone de leur activité.

Une loi de soutien aux trains de nuit a été adoptée au début de l'été 2023. Elle permet aux opérateurs de réduire à zéro la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et le coût de l'énergie. C'est une première en Europe. Cette aide, qui a été validée par la Commission européenne le 14 septembre 2023, s'appliquera encore durant toute l'année 2024.

Dans les gares, le succès des trains de nuit ne se dément pas. En 2023, un premier opérateur (European Sleeper) a mis en place un service vers Berlin. Un autre opérateur (ÖBB, qui assure déjà la liaison vers Vienne) s'apprête à faire de même d'ici la fin de l'année, d'abord à raison de 3 jours par semaine, puis à raison de 7 jours par semaine. La dynamique est durable. En 2024, je serai, avec le soutien technique de la SNCB et d'Infrabel, plus que jamais actif aux côtés des opérateurs qui veulent concrétiser leurs projets de trains de nuit.

2.8.2. Autres liaisons européennes

Pour faciliter la réduction des vols court-courriers, j'encourage les opérateurs à améliorer la connectivité vers l'aéroport Bruxelles-National depuis la Belgique comme depuis l'étranger.

Le développement de liaisons transfrontalières régulières est une nécessité. Les différents projets ont été évoqués dans la première partie de cette note de politique générale.

3. Pour l'avion: faire atterrir des réformes structurantes

1 milliard d'euros par an: c'est, selon une étude réalisée par le bureau Envisa, le coût de l'impact pour la société des vols de nuit à destination et en au départ de l'aéroport de Bruxelles-National. Cela représente 36.000 euros par vol. Plus de 1,1 million de Belges sont impactés en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles. Selon l'OMS, la pollution sonore peut engendrer jusqu'à 3,5 années d'espérance de vie en moins.

L'importance économique et stratégique de l'aéroport pour notre pays et pour la capitale de l'Europe n'est plus à démontrer. Mais l'attractivité de notre pays doit pouvoir

pour nocturnes. Nocturnes sont une alternative crédible pour les moyennes distances, y compris supérieures à 1.000 kilomètres. Ils représentent un atout pour accompagner et accélérer l'émergence d'un tourisme européen décarboné; une volonté de plus en plus marquée, en particulier au sein des nouvelles générations. Les trains de nuit ouvrent tout autant des perspectives pour les professionnels qui cherchent à limiter l'empreinte carbone de leur activité.

In de vroege zomer van 2023 werd een wet aangenomen om nachttreinen te ondersteunen. Hierdoor kunnen uitbaters hun infrastructuurheffingen en energiekosten tot nul reduceren. Dit is een primeur in Europa. Deze steun, die op 14 september 2023 werd goedgekeurd door de Europese Commissie, blijft gedurende heel 2024 van toepassing.

In stations blijken nachttreinen een onmiskenbaar succes. In 2023 startte de eerste uitbater (European Sleeper) een treindienst naar Berlijn. Een andere uitbater (ÖBB, die al treindiensten naar Wenen verzekert) bereidt zich voor om hetzelfde te doen tegen het einde van het jaar, aanvankelijk 3 dagen per week, later 7 dagen per week. Die dynamiek is duurzaam. In 2024 zal ik, met technische steun van NMBS en Infrabel, meer dan ooit actief steun geven aan operatoren die hun nachttreinprojecten willen realiseren.

2.8.2. Andere Europese verbindingen

Om het verminderen van de korte afstandsvluchten te faciliteren, moedig ik de operatoren aan om de connectiviteit naar Brussels-Nationaal te verbeteren, vanuit België en vanuit het buitenland.

De ontwikkeling van regelmatige grensoverschrijdende verbindingen is een noodzaak. De verschillende projecten werden besproken in het eerste deel van deze algemene beleidsnota.

3. Voor het vliegtuig: structurele hervormingen doorvoeren

1 miljard euro per jaar: dat is volgens een studie van Envisa de kost voor de samenleving van de impact van de nachtvluchten van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal. Dat is 36.000 euro per vlucht. Meer dan 1,1 miljoen Belgen in Vlaanderen, Wallonië en Brussel worden hierdoor getroffen. Volgens de WHO kan geluidsoverlast de levensverwachting met 3,5 jaar verminderen.

Het economische en strategische belang voor ons land en de hoofdstad van Europa van de luchthaven hoeft niet aangetoond te worden. Maar de aantrekkelijkheid

non seulement se mesurer économiquement, mais aussi socialement et en termes de qualité de vie. La santé de nos concitoyen-ne-s ne peut être subordonnée aux seuls objectifs de croissance et de rentabilité.

Le modèle hérité de développement du secteur aérien butte sur les enjeux de santé et de climat. En 2023, aucune organisation ne peut ignorer l'impact social, sanitaire et climatique de ses activités. Nous devons toutes et tous prendre nos responsabilités. Aucune solution ne peut être écartée. Et parce que le sujet est particulièrement complexe, j'avance avec méthode depuis 2020. 2023 fut une année charnière avec la fin des travaux de la Plateforme de concertation et la présentation d'un certain nombre de projets concrets à fort effet levier: pour diminuer les niveaux de bruit émis, pour disposer d'un cadre légal robuste, mais aussi pour interdire les vols absurdes que constituent les "sauts de puce" intra-belges. 2024 doit nous permettre de conclure utilement pour la tranquillité et la santé des Belges.

Qu'il s'agisse de la résolution de la question du survol de l'aéroport de Bruxelles-National, de nos relations avec notre contrôleur aérien skeyes ou de l'adaptation de nos réglementations aux nouveaux types d'aéronefs, mon action en matière aérienne se structure d'une manière plus générale autour de cinq mots d'ordre que je voudrais rappeler:

- Sécurité, sur laquelle aucun compromis n'est possible;
- Sûreté;
- Tranquillité et santé;
- Responsabilité et durabilité;
- Stabilité.

3.1. Réponses aux nuisances générées par l'activité de l'aéroport de Bruxelles-National

3.1.1. Une démarche progressive et rigoureuse

Le dossier du survol est un héritage politique, urbanistique et judiciaire très complexe. Cette situation délicate a été reconnue par le Tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles, qui a statué dans son jugement que les différentes procédures judiciaires concernant la problématique de l'aéroport de Bruxelles-National ont conduit à "*un enchevêtrement inextricable*", rendant "*impossible pour les tribunaux de résoudre la question des vols d'avion et de l'aéroport sur la base*

van ons land moet niet alleen economisch gemeten kunnen worden, maar ook sociaal en in termen van levenskwaliteit. De gezondheid van onze medeburgers mag niet ondergeschikt worden gemaakt aan groei en rentabiliteit als enige doelstellingen.

Het geërfde ontwikkelingsmodel van de luchtvaartsector stuit op gezondheids- en klimaatuitdagingen. In 2023 kan geen enkele organisatie de sociale, gezondheids- en klimaatimpact van haar activiteiten negeren. We moeten allemaal onze verantwoordelijkheid nemen. Geen enkele oplossing is uit te sluiten. En omdat het onderwerp bijzonder complex is, ga ik sinds 2020 methodisch te werk. 2023 was een cruciaal jaar met de voltooiing van het werk van het Overlegplatform en de presentatie van een aantal concrete projecten met een sterk hefboomeffect: de niveaus van geluidsemissie verminderen, over een robuust wettelijk kader beschikken, maar ook het verbieden van de absurde vluchten, zijnde de intra-Belgische "korteafstandsvluchten". In 2024 moet het mogelijk kunnen zijn tot een nuttige conclusie te komen voor de rust en de gezondheid van de Belgen.

Of het nu gaat om het oplossen van de kwestie van vluchten boven Brussel-Nationaal, onze betrekkingen met onze luchtverkeersleider skeyes of de aanpassing van onze regelgevingen aan nieuwe soorten luchtvaartuigen, mijn actie in het domein van de luchtvaart is in het algemeen gestructureerd rond vijf kernwoorden die ik graag wil herhalen:

- Veiligheid, waarop geen enkel compromis mogelijk is;
- Beveiliging;
- Rust en gezondheid;
- Verantwoordelijkheid en duurzaamheid;
- Stabiliteit.

3.1. Antwoorden op de hinder van de luchtvaartactiviteit op de luchthaven Brussel-Nationaal

3.1.1. Een progressieve en rigoureuze aanpak

De problematiek van het overvliegen is een zeer complexe politieke, stedenbouwkundige en juridische erfenis. Deze delicate situatie werd erkend door de Nederlandstalige Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel, die in haar vonnis oordeelde dat de verschillende gerechtelijke procedures over de kwestie van de luchthaven Brussel-Nationaal tot "*een onontwarbaar kluwen*" hadden geleid, waardoor het "*voor de rechtbanken onmogelijk is om de kwestie van de overvliegende*

de procès individuels”. Aussi, mon action a constitué méthodiquement à d’abord répondre aux demandes précises des différentes condamnations. Je me suis simultanément attaché à faire émerger les solutions les plus efficaces dans le cadre d’une vision globale.

Entre septembre 2021 et juin 2023, la Plateforme de concertation mise en place et réunissant toutes les parties prenantes du survol s’est réunie à neuf reprises. Ceci a notamment permis de faire un état des lieux de la situation et que chaque partie puisse exprimer sa position et prendre connaissance de celle des autres. Nous y avons également présenté la réglementation dans le contexte institutionnel belge et la réglementation européenne qui s’impose à nous ainsi que les bonnes pratiques mises en œuvre chez nos voisins. La société Envisa est également venue présenter son rapport d’incidence. C’est à la suite de ces mises en contexte et en perspective que les propositions respectives des parties ont été analysées au regard des 4 piliers de l’*“approche équilibrée”* (définie dans le règlement (UE) n°598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l’établissement de règles et de procédures concernant l’introduction de restrictions d’exploitation liées au bruit dans les aéroports de l’Union, dans le cadre d’une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE). Les expériences et les points de vue de plusieurs acteurs européens ont été partagés. De plus, chaque Région a eu l’occasion de présenter ses actions en matière de gestion et de réduction des nuisances sonores en lien avec ses compétences. De même, le secteur (compagnies aériennes et le gestionnaire de l’aéroport de Bruxelles-National) a pu présenter et expliquer ses réalités et contraintes opérationnelles et économiques.

Les travaux de la Plateforme se sont conclus en juin 2023. A la suite de ces réunions, j’ai demandé au SPF Mobilité de rédiger un rapport qui restitue, de la façon la plus exhaustive et objective possible, les tenants et aboutissants des débats. Ce rapport rassemble et constitue également une mémoire de tous les documents et informations partagés par les membres de la Plateforme et les intervenants externes. Il s’agit d’une étape importante pour un dossier qui est historiquement, socialement, techniquement, juridiquement, institutionnellement, géographiquement et politiquement extrêmement complexe.

La mise en place de cette Plateforme n’a pas été simple, notamment dans le contexte du COVID ou au regard de relations particulièrement dégradées entre acteurs, mais j’estime qu’elle a eu le mérite de réinstaurer

vliegtuigen en de luchthaven op te lossen op basis van individuele rechtszaken”. Mijn methodische aanpak is dus geweest om in de eerste plaats te reageren op de precieze verzoeken van de verschillende veroordelingen. Tegelijkertijd richtte ik me op het naar voren brengen van de meest effectieve oplossingen binnen het kader van een globale visie.

Tussen september 2021 en juni 2023 is het Overlegplatform dat alle belanghebbenden inzake het overvliegen samenbrengt, opgericht en negen keer bijeengekomen. Dit bood onder andere de gelegenheid om een stand van zaken van de situatie op te maken en voor elke partij om haar standpunt kenbaar te maken en kennis te nemen van de standpunten van anderen. We stelden er ook de regelgeving in de Belgische institutionele context en de Europese regelgeving die zich opdringt, evenals de goede praktijken in de buurlanden, voor. Het bureau Envisa kwam ook haar effectenstudie voorstellen. Naar aanleiding van deze contextualisering en perspectieven werden de respectieve voorstellen van de partijen geanalyseerd met betrekking tot de 4 pijlers van de *“evenwichtige aanpak”* (gedefinieerd in verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG). De ervaringen en standpunten van verschillende Europese actoren werden gedeeld. Bovendien kreeg elk gewest de kans om zijn acties voor te stellen op het vlak van beheer en beperking van geluidshinder in overeenstemming met zijn bevoegdheden. Ook de sector (luchtvaartmaatschappijen en de uitbater van de luchthaven Brussel-Nationaal) kon zijn operationele en economische realiteit en beperkingen voorstellen en toelichten.

De werkzaamheden van het Platform werden in juni 2023 afgesloten. Na deze vergaderingen heb ik de FOD mobiliteit gevraagd om een verslag op te stellen dat zo volledig en objectief mogelijk de belangrijkste elementen van de debatten weergeeft. Dat verslag bundelt en registreert ook alle documenten en informatie gedeeld door leden van het platform en externe bijdragen. Dit is een belangrijke stap voor een problematiek die historisch, sociaal, technisch, juridisch, institutioneel, geografisch en politiek extreem complex is.

De oprichting van dit Platform was niet gemakkelijk, zeker niet in de context van COVID en de moeilijke relaties tussen de actoren, maar ik ben van mening dat het de verdienste had om de dialoog te herstellen tussen

du dialogue entre parties qui ne se parlaient plus et ne s'écoulaient plus.

Au cours de la Plateforme de concertation, de nombreux participants ont mis l'accent sur l'impact des nuisances sonores sur la santé. Beaucoup ont demandé la réalisation d'une étude indépendante et documentée à ce sujet. Les objectifs de cette étude ont été présentés lors de la dernière réunion de la Plateforme. Le Haut Conseil de la Santé a été saisi par le ministre de la Santé pour donner un avis sur cette question de santé. Cet avis devrait être présenté avant la fin de l'année 2023.

Le permis environnemental de l'aéroport de Bruxelles-National vient à échéance à l'été 2024. Comme vous le savez, la délivrance du permis est une compétence de la région flamande. Cependant, je resterai attentif au processus et au contenu de la demande de permis. Comme j'ai déjà pu l'écrire au gouvernement flamand, je souhaite que toutes les parties prenantes puissent être consultées. En effet, l'impact des activités de l'aéroport va bien au-delà de frontières régionales. Il est dès lors nécessaire que la Région flamande travaille de manière cohérente avec les autres instances décisionnelles régionales et fédérale mais aussi avec les différents niveaux de pouvoir, dans le respect des compétences de chacun et dans la perspective d'une meilleure compatibilité entre les activités et la quiétude attendue par les riverains flamands, wallons et bruxellois de l'aéroport.

3.1.2. Cadre légal

“Le gouvernement travaillera sur un projet de loi aérienne équilibré.” C'est un objectif inscrit noir sur blanc dans notre accord de législature. Aussi, conformément aux engagements pris dans ma précédente note de politique générale et réitérés, le 16 mars dernier, lors de l'exposé de mon plan d'action pour un survol apaisé de l'aéroport de Bruxelles-National devant la Plateforme de concertation, un projet de loi instaurant un cadre légal et démocratique robuste a été mis sur la table du gouvernement cet automne 2023. Il vise à résoudre *“l'insécurité juridique à laquelle l'aéroport de Bruxelles est confronté.”*

Je rappelle que ce nouveau cadre concourt à atteindre les cibles n°16.6 et 16.7 des ODD relatives à la mise en place d'institutions efficaces, responsables et transparentes, ainsi que *“le dynamisme, l'ouverture, la participation et la représentation à tous les niveaux [de] prise de décisions.”*

Le gouvernement doit pouvoir transmettre un projet de loi à la Chambre avant la fin de la législature.

partijen die niet meer met elkaar spraken en niet langer naar elkaar luisterden.

Tijdens het Overlegplatform benadrukten veel deelnemers de impact van geluidshinder op de gezondheid. Velen vroegen om een onafhankelijke en gedocumenteerde studie over dit onderwerp. De doelstellingen van deze studie werden voorgesteld op de laatste vergadering van het Platform. De Hoge Gezondheidsraad werd door de minister van Volksgezondheid verzocht een advies te verlenen over de gezondheidsproblematiek. Dit advies moeten voor het einde van 2023 gepresenteerd worden.

De milieuvergunning van de luchthaven Brussel-Nationaal vervalt in de zomer van 2024. Zoals u weet is het Vlaams Gewest bevoegd voor het afleveren van de vergunning. Ik zal desalniettemin aandacht blijven hebben voor het proces en de inhoud van de vergunningsaanvraag. Zoals ik al aan de Vlaamse regering heb kunnen schrijven, wens ik dat alle belanghebbenden geraadpleegd kunnen worden. De impact van de activiteiten van de luchthaven reikt immers veel verder dan de gewestelijke grenzen, en het is noodzakelijk dat het Vlaams Gewest coherent samenwerkt met de andere gewestelijke en federale besluitvormingsorganen, alsook met de verschillende overheidsniveaus, met respect voor elkaars bevoegdheden, en dat met het perspectief van een betere compatibiliteit tussen de activiteiten en de rust die de Vlaamse, Waalse en Brusselse omwonenden van de luchthaven verwachten.

3.1.2. Wettelijk kader

“De regering werkt een ontwerp van evenwichtige vliegwet uit.” Dat objectief staat zwart op wit in ons regeerakkoord ingeschreven. Ook, in overeenstemming met de engagementen genomen in mijn vorige algemene beleidsnota, engagementen die werden herhaald toen ik op 16 maart mijn actieplan voor een rustiger overvliegen van de luchthaven Brussel-Nationaal voorlegde aan het Overlegplatform, ligt er dit najaar 2023 een wetsontwerp op tafel van de regering dat een robuust wettelijk en democratisch kader vastlegt. Het wil een oplossing bieden voor *“de rechtsonzekerheid waarmee de luchthaven Brussel-Nationaal wordt geconfronteerd”*.

Ik herinner eraan dat dit nieuwe kader bijdraagt aan de verwezenlijking van SDG targets 16.6 en 16.7 met betrekking tot *“de ontwikkeling van doeltreffende, verantwoordelijke en transparante instellingen”*, evenals *“Ontvankelijke, inclusieve, participatieve en representatieve besluitvorming op alle niveaus”*.

De regering moet voor het einde van de zittingsperiode een wetsontwerp bij de Kamer kunnen indienen.

3.1.2.1. *Clarification des procédures*

Les différentes condamnations de justice font état d'un manque de documentation et de clarté dans les décisions prises antérieurement en matière de détermination des routes aériennes. Ces décisions n'ont pas été correctement motivées et les études devant démontrer les impacts positifs et, le cas échéant, négatifs que chaque décision ou nouvelle instruction peut engendrer, sont lacunaires voire inexistantes.

C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de développer une méthodologie à appliquer pour tout changement des normes, règles ou procédures de vol existantes ou pour en créer de nouvelles. Cette méthodologie pourra être utilisée pour évaluer et adapter le cadre existant. Cela permettra de répondre aux attentes de la Justice, aux exigences européennes et aussi d'assurer que les améliorations que je désire apporter à l'organisation du trafic aérien et aux conditions d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National porteront leurs fruits, tant pour ce qui concerne la diminution des nuisances sonores liées à l'activité de l'aéroport que pour la stabilité du cadre aérien, attendue par les acteurs économiques du secteur.

3.1.2.2. *Autorité indépendante de contrôle et de gestion des nuisances sonores*

La création d'un organe indépendant de contrôle des nuisances sonores engendrées par les activités aéroportuaires de l'aéroport de Bruxelles-National est ainsi indissociable de la clarification des procédures qui vient d'être exposée. Car, à ce jour, il n'existe aucune autorité au niveau fédéral pouvant déterminer si les procédures utilisées et si le choix des pistes sont conformes aux différentes dispositions réglementaires en vigueur. De surcroît, le règlement européen n°598/2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, nous l'impose.

L'indépendance de cet organe sera primordiale pour assurer sa reconnaissance par les différents acteurs de la problématique (les associations de riverains, les pouvoirs locaux et régionaux, les opérateurs aériens, l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National, le coordinateur pour les créneaux horaires, les contrôleurs aériens, etc.).

Grâce à cette autorité, l'information aux citoyens-ne-s sera améliorée. J'y attache une grande importance.

3.1.2.1. *Verduidelijking van de procedures*

De verschillende gerechtelijke veroordelingen wijzen op een gebrek aan documentatie en duidelijkheid in eerder genomen beslissingen omtrent het vastleggen van vliegroutes. Deze beslissingen werden niet naar behoren gemotiveerd en de studies die nodig zijn om de positieve en, waar van toepassing, negatieve gevolgen aan te tonen die elke beslissing of nieuwe instructie kan genereren, zijn onvolledig of onbestaande.

Daarom is het noodzakelijk om een methodologie te ontwikkelen die moet worden toegepast bij elke wijziging van bestaande normen, regels of vliegprocedures of bij de creatie van nieuwe. Deze methodologie kan worden gebruikt om het bestaande kader te evalueren en aan te passen. Zo kan worden voldaan aan de verwachtingen van het gerecht en de Europese vereisten, en tegelijk kunnen we ervoor zorgen dat de verbeteringen die ik wil aanbrengen aan de organisatie van het luchtverkeer en de exploitatievoorwaarden van de luchthaven Brussel-Nationaal hun vruchten zullen afwerpen, zowel wat betreft de vermindering van geluidsoverlast verbonden aan de activiteiten van de luchthaven, als voor de stabiliteit van het kader voor de luchtvaart, een verwachting van de economische spelers uit de sector.

3.1.2.2. *Onafhankelijke autoriteit voor de controle op en beheer van de geluidshinder*

De oprichting van een onafhankelijk orgaan voor de controle op de geluidshinder die wordt veroorzaakt door de activiteiten op de luchthaven Brussel-Nationaal is dus onlosmakelijk verbonden met de verduidelijking van de procedures die net werd geschetst. Tot op heden bestaat er immers geen enkele autoriteit op federaal niveau die kan bepalen of de gebruikte procedures en de keuze van de start- en landingsbanen in overeenstemming zijn met de verschillende geldende reglementaire bepalingen. Bovendien verplicht de Europese verordening nr. 598/2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie, ons hiertoe, binnen het kader van een evenwichtige aanpak.

De onafhankelijkheid van dit orgaan zal essentieel zijn om zijn erkenning door de verschillende actoren die bij de problematiek betrokken zijn (de (verenigingen van) omwonenden, de lokale en regionale overheden, de luchtvaartoperatoren, de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal, de coördinator voor de luchthavenslots, de luchtverkeersleiders, enz.) te waarborgen.

Dankzij deze autoriteit zal de informatie aan burgers worden verbeterd. Ik hecht hier veel belang aan.

Cette nouvelle autorité est la clé de voûte de la future législation aérienne.

3.1.2.3. Instance de participation

Dans son avant-propos au rapport de synthèse de la Plateforme, le modérateur insistait: *“Espérons que les contacts établis lors de ces réunions ont permis de tisser des liens et de nouer des contacts susceptibles de faciliter la recherche d’une solution raisonnable pour tous.”* Il me revient la responsabilité, comme ministre, d’offrir un espace pérenne de dialogue entre toutes les parties prenantes du dossier.

Instruit des atouts et des insuffisances du processus de concertation qui s’est déroulé de l’automne 2021 à l’été 2023, la proposition qui est en cours de discussion au sein du gouvernement vise donc à définir les contours d’un organe consultatif permanent.

La complexité du dossier du survol de l’aéroport de Bruxelles-National justifie d’autant plus de recourir à une forme de démocratie plus participative.

3.1.2.4. Groupe technique

Le groupe technique mis en place en juin 2021 et réunissant des experts de skeyes, de l’exploitant de l’aéroport (Brussels Airport Company), de la DGTA (Direction Générale du Transport Aérien) et des pilotes commandants de bord, a permis de développer les concepts opérationnels actuellement testés. Ce groupe technique sera à nouveau mobilisé pour analyser les résultats de ces tests.

Un budget de 2,745 millions d’euros a été alloué à skeyes afin de mettre en œuvre les tests qui résultent de ces travaux et de cette concertation.

Vu les très bons résultats obtenus par ce groupe de travail et l’importance de pouvoir disposer d’une expertise de haut niveau dans le cadre de l’élaboration de solutions, je souhaite vivement que ces experts opérationnels et techniques puissent continuer ensemble leur travail afin d’améliorer la situation des riverains. Ce groupe technique mérite donc d’être institutionnalisé.

3.1.2.5. Accord de coopération Fédéral / Région

L’“approche équilibrée” impose *de facto* une collaboration des entités régionales et fédérale belges. Nul ne détient seul toutes les clés pour mettre en œuvre l’ensemble des solutions nécessaires au sein des quatre piliers.

Deze nieuwe autoriteit is de hoeksteen van toekomstige vliegwetgeving.

3.1.2.3. Overlegplatform

In zijn voorwoord bij het syntheseverslag van het Platform benadrukte de moderator: *“Hopelijk zijn er door de contacten tijdens die vergaderingen banden gesmeed, contacten gelegd, die de zoektocht naar een voor iedereen redelijke oplossing kunnen faciliteren”*. Als minister is het mijn verantwoordelijkheid om een permanente ruimte te bieden voor dialoog tussen alle belanghebbenden in dit dossier.

Op basis van de sterke en zwakke punten van het overlegproces dat plaatsvond van het najaar van 2021 tot de zomer van 2023, beoogt het voorstel dat momenteel binnen de regering wordt besproken de krijtlijnen van een permanent overlegorgaan vast te leggen.

De complexiteit van de problematiek van het vliegverkeer over de luchthaven Brussel-Nationaal rechtvaardigt des te meer het gebruik van een meer participatieve vorm van democratie.

3.1.2.4. Technische werkgroep

De technische werkgroep die in juni 2021 werd opgericht en deskundigen van skeyes, de luchthavenexploitant (Brussels Airport Company), het DGLV (Directoraat-generaal Luchtvaart) en gezagvoerders samenbrengt, heeft het mogelijk gemaakt de operationele concepten te ontwikkelen die momenteel worden getest. Deze technische werkgroep zal opnieuw worden gemobiliseerd om de resultaten van deze tests te analyseren.

Een budget van 2,745 miljoen euro is aan Skeyes toegekend om de tests die uit deze afstemming voortkomen, te implementeren.

Gezien de uitstekende resultaten die deze werkgroep heeft behaald en het belang van toegang tot een hoog niveau van expertise bij de uitwerking van oplossingen, hoop ik oprecht dat deze operationele en technische deskundigen hun werk samen kunnen voortzetten om de situatie van de omwonenden te verbeteren. Deze technische werkgroep verdient het dan ook om geïnstitutionaliseerd te worden.

3.1.2.5. Federaal / Gewestelijk samenwerkingsakkoord

De “evenwichtige aanpak” vereist *de facto* samenwerking tussen de Belgische federale en gewestelijke overheden. Geen enkele overheid heeft alle sleutels in handen om alle noodzakelijke oplossingen binnen de vier pijlers te implementeren.

Dès lors, j'avais pris au printemps 2022 l'initiative de mettre en place un groupe informel de réflexion et d'échange d'informations des représentant-e-s des trois Régions, dûment mandatés par leurs gouvernements respectifs. Ce groupe se réunit mensuellement et permet de restaurer un dialogue et un climat de confiance jusqu'alors rompu.

3.1.3. *Régulation des vols*

3.1.3.1. *Redevances variables*

Depuis le 1^{er} avril 2023, un nouveau système de redevances variables pour les avions opérant sur l'aéroport de Bruxelles-National est en place. C'est une première européenne, observée attentivement par les autres pays. Ce système favorise l'utilisation des avions les plus silencieux de leur catégorie mais aussi ceux qui ont les rejets de NOX les moins importants, en augmentant la redevance pour les avions les plus bruyants et polluants et en la diminuant pour ceux qui ont, en revanche, un impact environnemental moindre. Les vols de courte distance sont aussi découragés.

L'année qui vient sera l'occasion d'effectuer une première évaluation de cette mesure afin d'analyser ses effets et de voir comment la modernisation de la flotte peut être accélérée pour réduire l'impact environnemental du transport aérien.

3.1.3.2. *Sauts de puce*

En 2022, nous avons comptabilisé 242 mouvements d'avions à réaction ou turbo-propulsion entre les aéroports d'Anvers et de Bruxelles. Entre ces villes, deux jours sur trois, un avion de ces catégories parcourt donc 40 petits kilomètres à vol d'oiseau. Une absurdité écologique, et sans doute même une gabegie économique. Une dissonance totale avec les défis planétaires de l'humanité. De plus, ces vols étant réalisés à très basse altitude et dans des configurations aérodynamiques et moteurs défavorables, outre la consommation disproportionnée de kéroène qu'ils engendrent, ceux-ci génèrent également un bruit important tout au long de leur trajet.

Il faut bien mesurer la réalité et les dynamiques en cours. En 2022, nous avons comptabilisé 1.822 vols d'avions à réaction ou à turbo-propulsion internes à la Belgique. Cela signifie concrètement 5 vols par jour. C'est davantage qu'en 2019 (1.713 mouvements), alors même que l'activité globale du secteur aérien n'a pas retrouvé son niveau d'avant-pandémie. Dit autrement: les vols intra-belges suivent une pente de croissance soutenue!

In het voorjaar van 2022 heb ik daarom het initiatief genomen om een groep op te richten voor informele reflectie- en informatie-uitwisseling met vertegenwoordigers van de drie gewesten, behoorlijk gemachtigd door hun respectieve regeringen. Deze groep komt maandelijks samen en draagt bij tot het herstel van een dialoog en een klimaat van vertrouwen dat eerder was geschonden.

3.1.3. *Regulering van vluchten*

3.1.3.1. *Variabele heffingen*

Sinds 1 april 2023 is een nieuw systeem van variabele heffingen voor vliegtuigen die op de luchthaven Brussel-Nationaal vliegen, van kracht. Hierin zijn we Europees de voorloper, en andere landen observeren het met aandacht. Dit systeem bevordert het gebruik van de stilste vliegtuigen in hun categorie, maar ook die met de laagste NOX-uitstoot, door de heffing te verhogen voor de lawaaierigste en meest vervuulende vliegtuigen en daarentegen te verlagen voor die met een kleinere milieuimpact. Korteafstandsvluchten worden ook ontmoedigd.

Het komende jaar zal een gelegenheid zijn om een eerste evaluatie van deze maatregel uit te voeren om de effecten ervan te analyseren en om te zien hoe de modernisering van de vloot kan worden versneld om de milieu-impact van het vliegverkeer te verlagen.

3.1.3.2. *Zeer korte vluchten*

In 2022 registreerden we 242 bewegingen van straal- of turbopropvliegtuigen tussen de luchthavens van Antwerpen en Brussel. Twee dagen op drie legt een vliegtuig van deze categorie dus 40km in vogelvlucht af tussen deze steden. Een ecologische absurditeit, en waarschijnlijk zelfs een economische verspilling. Een totale dissonantie met de mondiale uitdagingen waar de mensheid voor staat. En omdat deze vluchten op zeer lage hoogte en met ongunstige aerodynamische configuraties en motoren gebeuren, veroorzaken ze niet alleen een onevenredig verbruik van kerosine, maar ook veel lawaai tijdens hun hele traject.

We moeten goed de realiteit en de dynamieken die gaande zijn toetsen. In 2022 registreerden we 1.822 straal- of turbopropvluchten binnen België. Dat betekent 5 vluchten per dag. Dat is meer dan in 2019 (1.713 bewegingen), terwijl de totale activiteit in de luchtvaartsector nog niet terug op het niveau is van voor de pandemie. Anders gezegd: de intra-Belgische vluchten groeien gestaag!

C'est pourquoi, parce qu'il existe des alternatives immédiates au transport aérien, pratiques et bien moins intensives en émissions carbone pour relier tous les points de la Belgique entre eux, j'ai soumis au gouvernement un arrêté royal proposant une mesure nécessaire et évidente: l'interdiction de tous les vols intra-belges d'avions à réaction ou à turbo-propulsion.

Des exemptions à cette restriction pour les missions d'intérêt général (sécurité, recherche, formation...), en cas d'urgence ou pour l'entretien et le repositionnement saisonnier des appareils des compagnies aériennes sont évidemment prévues.

Des discussions se sont engagées tant avec les Régions qu'avec le secteur. Ces discussions ont permis de faire évoluer le texte, comme par exemple l'extension à 25 kilomètres autour de nos frontières pour limiter le contournement de la mesure. Après son adoption en Codeco, le texte devra être transmis à la Commission européenne en vertu de l'article 20 du règlement 1008/2008.

3.1.3.3. Arrêté ministériel Quota Count

Au début de l'été 2023, j'ai présenté aux membres du gouvernement un projet d'arrêté ministériel relatif au Quota Count (QC) des avions fréquentant l'aéroport de Bruxelles-National. Pour rappel, le QC est un système qui a été créé dans le secteur aérien afin d'attribuer à chaque avion une valeur numérique représentant la charge sonore générée dans une configuration de motorisation et commerciale précise. Un avion a un QCA (atterrissage) et un QCD (décollage). Plus le QC est faible, plus l'aéronef est silencieux mais aussi moins polluant.

Les normes introduites en 2004 à l'Aéroport de Bruxelles-National ont connu plusieurs évolutions jusqu'en 2009 mais n'ont plus été revues depuis près de 14 ans, alors que la technologie a permis de développer des avions bien moins bruyants.

Concrètement, ce nouvel arrêté prévoit de revoir les valeurs limites QC individuelles par avion, en particulier aux heures les plus sensibles: le matin, le soir, les week-ends et les jours fériés. Pour atteindre l'objectif de réduction significative des nuisances sonores la nuit, il est proposé de redéfinir les nuits silencieuses afin qu'elles concernent tant les atterrissages que les décollages et de les étendre à toutes les nuits de la semaine de 23h à 6h du matin. Le texte prévoit aussi de fixer des valeurs de quantités de bruit totales annuelles pour chaque

Dit is de reden waarom ik, omdat er onmiddellijke alternatieven zijn voor het luchtvervoer, praktisch en veel minder intensief in koolstofemissies, om alle punten van België met elkaar te verbinden, een koninklijk besluit aan de regering heb voorgelegd waarin een noodzakelijke en voor de hand liggende maatregel wordt voorgesteld: een verbod op alle intra-Belgische vluchten met straal- of turbopropvliegtuigen.

Uitzonderingen op deze beperking voor opdrachten van algemeen belang (veiligheid, onderzoek, opleiding, enz.), in geval van nood, of voor het onderhoud en de seizoensgebonden herpositionering van luchtvaartuigen, zijn uiteraard voorzien.

Er zijn besprekingen aangevat met zowel de gewesten als de sector. Deze besprekingen hebben ervoor gezorgd dat de tekst verdere vorderingen kan maken, zoals de uitbreiding tot 25 kilometer rond onze grenzen om ontwijking van de maatregel te beperken. Na goedkeuring door het Overlegcomité moet de tekst worden doorgestuurd naar de Europese Commissie krachtens artikel 20 van verordening 1008/2008.

3.1.3.3. Ministerieel besluit Quota Counts

Aan het begin van de zomer van 2023 heb ik het ontwerp van ministerieel besluit aangaande Quota Counts (QC's) van vliegtuigen die de luchthaven Brussel-Nationaal aandoen, voorgesteld aan de regeringsleden. Ter herinnering, de QC's is een systeem dat in de luchtvaartsector werd gecreëerd om aan elk vliegtuig een numerieke waarde toe te kennen die de geluidsbelasting weergeeft die in een specifieke motor- en commerciële configuratie wordt gegenereerd. Een vliegtuig heeft een QCL (landing) en een QCV (vertrek). Hoe lager de QC, hoe stiller het vliegtuig en hoe minder vervuילend het is.

De normen die in 2004 werden ingevoerd op de luchthaven Brussel-Nationaal ondergingen tot 2009 verschillende wijzigingen, maar zijn al bijna 14 jaar niet meer herzien, terwijl de technologie het mogelijk heeft gemaakt om veel stillere vliegtuigen te ontwikkelen.

Concreet voorziet dit nieuwe besluit in een herziening van de individuele QC-grenswaarden per vliegtuig, vooral tijdens de meest gevoelige tijdstippen: 's ochtends, 's avonds, tijdens weekends en op feestdagen. Om de doelstelling van een aanzienlijke vermindering van de geluidshinder 's nachts te bereiken, wordt voorgesteld om de stille nachten opnieuw te definiëren zodat ze zowel landingen als opstijgingen omvatten, en ze uit te breiden naar alle nachten van de week van 23u tot 6u 's ochtends. De tekst voorziet ook in de vaststelling van

tranche horaire ainsi que toutes tranches confondues afin d'éviter des effets de report dommageables.

Ce projet opte pour une approche globale de réduction des nuisances, à rebours de l'approche qui a prévalu jusqu'ici et consistant à déplacer les nuisances, générant d'incessantes contestations.

Cette proposition résulte des demandes exprimées par une grande partie des membres de la Plateforme de concertation. Elle est en phase avec les recommandations de l'étude d'incidence réalisée par le bureau Envisa. En effet, Envisa démontre que seules des restrictions, en termes de niveau sonore admissible par avion ou d'horaire d'exploitation, des activités aériennes à l'aéroport de Bruxelles-National, apporteront, à très court terme, une réponse positive aux préoccupations de l'ensemble des riverains, communes et Régions impactés.

Dans le cadre de l'approche équilibrée, ce projet est complémentaire aux mesures récemment prises, telles que les redevances variables, ou à venir, telles que les nouvelles procédures de vol en test.

Après sa présentation, le texte a été au cœur de consultations des différentes parties prenantes en septembre et en octobre 2023. Deux études vont être finalisées d'ici le début de l'année 2024: une étude d'objectivation des gains escomptés, permettant de fixer un objectif clair de réduction des nuisances sonores, ainsi qu'une étude d'impact socio-économique. Les étapes requises par le règlement européen 598/2014 seront suivies scrupuleusement.

J'ai le souhait de voir ce projet aboutir le plus rapidement possible afin qu'une réelle amélioration puisse être ressentie par l'ensemble des riverains concernés dès la fin de l'année 2024.

3.1.4. Procédures de vol

3.1.4.1. Normes de vent / PRS

Je travaille aussi à la rédaction d'un projet d'arrêté royal confirmant le PRS (Preferential Runway System). Il s'agit du système définissant les différentes configurations de pistes à utiliser selon les moments de la journée et les jours de la semaine. Parmi les conditions d'utilisation, il y a les normes de vent à appliquer, qui font actuellement l'objet d'une étude de sécurité. Les différentes décisions judiciaires exigent de fixer et d'objectiver les

valeurs pour totale annuelle geluidshoeveelheden voor elk tijdslot en voor alle tijdsloten samen, om schadelijke overdrachtseffecten te voorkomen.

Dit ontwerp kiest voor een globale aanpak van vermindering van geluidshinder, in tegenstelling tot de aanpak die tot nu toe heerste, namelijk het verplaatsen van hinder, waardoor onophoudelijke geschillen ontstonden.

Dit voorstel is het resultaat van geuite verzoeken van een groot aantal leden van het Overlegplatform. Het is in lijn met de aanbevelingen van de door het bureau Envisa uitgevoerde effectstudie. Envisa heeft immers aangetoond dat enkel beperkingen, in termen van toegelaten geluidsniveau per vliegtuig of operationele uren van luchtvaartactiviteiten op de luchthaven Brussel-Nationaal, op zeer korte termijn een positief antwoord zullen bieden op de bezorgdheden van alle getroffen omwonenden, gemeenten en gewesten.

In het kader van de evenwichtige aanpak vormt dit ontwerp een aanvulling op de maatregelen die onlangs werden genomen, zoals de variabele heffingen, of die in de toekomst zullen worden genomen, zoals de nieuwe vliegprocedures die worden getest.

Na de presentatie stond de tekst centraal in het overleg met de verschillende belanghebbenden in september en oktober 2023. Tussen nu en begin 2024 zullen twee studies worden afgerond: een studie om de verwachte baten te objectiveren, zodat een duidelijke doelstelling voor de vermindering van de geluidshinder kan worden vastgesteld, en een socio-economische effectenstudie. De door de Europese verordening 598/2014 vereiste stappen zullen nauwgezet worden gevolgd.

Ik hoop dat dit ontwerp zo snel mogelijk tot resultaat leidt, zodat alle betrokken omwonenden tegen eind 2024 een echte verbetering kunnen voelen.

3.1.4. Vliegprocedures

3.1.4.1. Windnormen / PRS

Ik werk ook aan een ontwerp van koninklijk besluit dat het PRS (preferential Runway System) bevestigt. Dit is het systeem dat de verschillende baanconfiguraties definieert die moeten worden gebruikt afhankelijk van het tijdstip van de dag en de dag van de week. De gebruiksvoorwaarden omvatten onder andere de toe te passen windnormen, die momenteel het onderwerp zijn van een veiligheidsstudie. De verschillende rechterlijke

normes appliquées en la matière, ce qui permettra aussi de mieux en contrôler le respect.

Un projet d'arrêté royal basé sur l'accord aéroportuaire du Conseil des ministres du 26 février 2010 sera déposé à la table du gouvernement. Ce projet officialisera les valeurs des composantes de vent qui furent décidées en 2010 et, sur la base de l'étude de sécurité réalisée, encadrera de manière précise et stricte les conditions de mise en œuvre des déviations au PRS.

3.1.4.2. PBN et tests de nouvelles procédures

L'Europe exige, pour janvier 2024 au plus tard, d'appliquer la PBN (Navigation Basée sur la Performance) dans nos aéroports et de remplacer, de manière phasée, la technologie conventionnelle par la technologie utilisant le positionnement des avions en référence aux données fournies par les satellites. L'application de la technologie PBN doit avoir un effet semblable en termes de tracés et de comportements des vols par rapport à l'AIP précédemment en vigueur, à moins qu'il n'y soit dérogé en consensus avec la ou les région(s) concernée(s).

C'est une belle opportunité de mettre en œuvre les techniques d'approche et de décollage plus silencieuses que je souhaite promouvoir au profit de toutes et tous, telles que le "+vite +haut" au décollage et le "+longtemps +haut" avant l'atterrissage, suivies d'une approche avec une pente relevée, associées respectivement aux concepts opérationnels de montée continue (CCO) et de descente continue (CDO). Nous dialoguons avec les compagnies, l'aéroport et le contrôleur aérien au sujet de l'implémentation de ces techniques.

C'est dans ce cadre que j'ai pu dégager des moyens budgétaires au bénéfice de notre contrôleur aérien, skeyes, afin de développer des procédures utilisant ces techniques de vol améliorées, de pouvoir les tester et de mener à bien les études de sécurité, technique et environnementale ainsi que les consultations nécessaires à leur implémentation. Des premiers tests sur simulateurs ont eu lieu cet été et skeyes est en train d'en analyser les résultats. Ceci sera une opportunité de peaufiner ces techniques avant de passer à une phase de tests en conditions réelles et de prendre par la suite la décision d'une mise en opération officielle définitive.

L'objectif de ces deux points est clair: c'est de diminuer le bruit ressenti par les populations au sol, où qu'elles

beslissingen vereisen het vaststellen en objectiveren van de normen die op dit terrein worden gehanteerd, waardoor ook beter toezicht kan worden gehouden op de naleving ervan.

Een ontwerp van koninklijk besluit gebaseerd op het luchthavenakkoord van de Ministerraad van 26 februari 2010 zal aan de regering worden voorgelegd. Dit ontwerp zal de waarden van windcomponenten die in 2010 werden beslist en op basis de veiligheidsstudie die hiernaar werd uitgevoerd, formaliseren en zal een nauwkeurig en strikt kader bieden voor de uitvoeringsvoorwaarden van afwijkingen van de PRS.

3.1.4.2. PBN en testen van nieuwe procedures

Uiterlijk in januari 2024 eist Europa dat PBN (Performantiegebaseerde Navigatie) wordt toegepast op onze luchthavens en dat conventionele technologie gefaseerd wordt vervangen door technologie die gebruik maakt van satellietgegevens voor de positionering van vliegtuigen. De toepassing van PBN-technologie moet voor de vliegroutes en het vlieggedrag hetzelfde effect hebben als de AIP die voorheen van kracht was, tenzij hiervan wordt afgeweken in consensus met het betrokken gewest of de betrokken gewesten.

Dit is een geweldige kans om stillere naderings- en opstijgtechnieken te implementeren die ik in ieders voordeel wil promoten, zoals het "snellere-hogere" opstijgen en de "langere-hogere" nadering vóór de landing gevolgd door een nadering met een vergrote invalshoek, die respectievelijk geassocieerd worden met de operationele concepten van continue klimvluchten (CCO) en continue daalvluchten (CDO). We voeren overleg met de luchtvaartmaatschappijen, de luchthaven en de luchtverkeersleider over de implementatie van deze technieken.

Het is in dit kader dat ik begrotingsmiddelen heb kunnen vrijmaken ten voordele van onze luchtverkeersleider, skeyes, om procedures te ontwikkelen die gebruik maken van deze verbeterde vliegtechnieken, om ze te kunnen testen en om de veiligheids-, technische en milieustudies uit te voeren, alsook de raadplegingen die nodig zijn voor de implementatie ervan. De eerste simulatortests vonden deze zomer plaats en skeyes analyseert momenteel de resultaten. Dit zal een kans zijn om deze technieken te verfijnen voordat we overgaan naar een fase van tests onder reële omstandigheden en vervolgens de beslissing nemen over een definitieve officiële activering van het systeem.

Het doel van deze twee punten is duidelijk: het verminderen van het geluid dat mensen op de grond voelen,

habitent. Il est important de saisir toutes les opportunités possibles pour améliorer la situation.

3.2. skeyes

3.2.1. Contrat de gestion

Ce quatrième contrat de gestion doit permettre de répondre aux nouveaux défis du secteur aérien pour les cinq prochaines années. Mes priorités pour ce document stratégique sont les suivantes:

- la redéfinition des missions de service public afin de faire de skeyes un gestionnaire efficace de flux aériens à la pointe sur les enjeux environnementaux (réduction de l'empreinte écologique, adaptation au dérèglement climatique, réduction des nuisances sonores), respectueux des procédures, capable d'optimiser l'espace aérien et qui fournit à son autorité de tutelle toutes les informations requises;
- la prévention et la sécurité afin de garantir la sécurité aérienne sur la base des plus hauts standards en vigueur;
- l'innovation technologique et le positionnement stratégique afin d'accroître la flexibilité et la capacité de l'entreprise dans un marché en pleine libéralisation;
- la responsabilité sociétale afin de refléter les valeurs de bonne gouvernance, de dialogue social et d'inclusion dans toutes les activités de skeyes;
- l'efficacité et l'exemplarité afin de maîtriser les coûts et d'atteindre les objectifs déterminés dans le contrat (plan, objectifs et indicateurs de performance – KPI's).

Une proposition de contrat de gestion pour les cinq prochaines années m'a été soumise par skeyes au printemps. Après un travail d'analyse approfondi avec mon administration, nous sommes entrés en discussion avec l'entreprise publique pour faire évoluer le texte dans le sens des priorités énoncées avec pour objectif d'aboutir à un accord d'ici la fin de la législature.

3.2.2. Développement du secteur éolien

Je continue à travailler avec skeyes et la Défense pour mettre en œuvre le plan d'action développé à la suite de l'attribution des fonds dégagés lors du kern du 18 mars 2022. Cette feuille de route prévoit de rationaliser le nombre de balises de type DVOR et de réduire ainsi la zone de protection interdite aux éoliennes. Parallèlement, skeyes se dotera d'une nouvelle technologie dite WAM (Wide Area Multilateration) afin que les effets négatifs

waar ze ook wonen. Het is belangrijk om elke kans te grijpen om de situatie te verbeteren.

3.2. skeyes

3.2.1. Beheerscontract

Dit vierde beheerscontract moet het mogelijk maken om de komende vijf jaar in te spelen op de nieuwe uitdagingen van de luchtvaartsector. Mijn prioriteiten voor dit strategische document zijn:

- Herdefiniëring van de opdrachten van openbare dienst om van skeyes een efficiënte luchtverkeersbeheerder te maken die voorop loopt op het gebied van milieu-uitdagingen (verkleining van de ecologische voetafdruk, aanpassing aan de klimaatontregeling, vermindering van de geluidshinder), de procedures respecteert, in staat is het luchtruim te optimaliseren en de toezichhoudende autoriteit alle nodige informatie verstrekt;
- Preventie en veiligheid om de veiligheid van de luchtvaart te garanderen op basis van de hoogste geldende normen;
- Technologische innovatie en strategische positionering om de flexibiliteit en capaciteit van het bedrijf te vergroten in een snel liberaliserende markt;
- Maatschappelijke verantwoordelijkheid om de waarden van goed bestuur, sociale dialoog en inclusie in alle activiteiten van skeyes te weerspiegelen;
- Efficiëntie en voorbeeldigheid om de kosten te beheersen en de in het contract vastgelegde doelstellingen te bereiken (plan, doelstellingen en prestatie-indicatoren - KPI's).

In het voorjaar heeft skeyes mij een voorstel voorgelegd voor een beheerscontract voor de komende vijf jaar. Na een grondige analyse met mijn administratie zijn we besprekingen gestart met het overheidsbedrijf om de tekst te ontwikkelen in lijn met de genoemde prioriteiten met als doel om tegen het einde van de legislatuur een akkoord te bereiken.

3.2.2. Ontwikkeling van de windenergiesector

Ik blijf samenwerken met skeyes en Defensie aan de uitvoering van het actieplan dat is ontwikkeld naar aanleiding van de toewijzing van fondsen die beschikbaar zijn gesteld tijdens de kern van 18 maart 2022. Deze routekaart voorziet in het rationaliseren van het aantal bakens van het type DVOR, waardoor de voor windmolens verboden beschermingszone wordt verkleind. Tegelijkertijd zal skeyes zich uitrusten met een nieuwe

des éoliennes sur les radars secondaires soient absorbés par cette technologie et libérer ainsi de l'espace territorial pour la construction d'éoliennes.

De plus, je travaille étroitement avec le SPF Mobilité pour faciliter et accélérer les remises d'avis aux promoteurs éoliens. Chaque dossier pouvant être débloqué, tout en maintenant le plus haut niveau de sécurité aérienne, contribuera à croître notre production d'énergie renouvelable.

L'accélération de cette production s'inscrit dans la cible n°7.2 des ODD qui demande *“d'ici à 2030, [à] accroître nettement la part de l'énergie renouvelable dans le bouquet énergétique mondial.”*

3.3. Réglementation des aéronefs

3.3.1. Drones

J'accorde une grande attention à poursuivre la mise en application des règlements européens n°2019/945 et 947.

En effet, le développement des drones permet d'envisager une large plage d'applications touchant à différents secteurs de la société: urgences médicales, sécurité, agriculture, industrie, médias, prévention des pollutions, etc.

Pour donner un exemple concret de l'intérêt de cette technologie, les études énergétiques sont facilitées grâce à l'imagerie par drones, qui permet la détection des déperditions de chaleur des bâtiments. Par ailleurs, l'utilisation des drones peut avantageusement remplacer l'aviation légère, qui est bien plus polluante et moins efficace pour effectuer, entre autres, la surveillance technique des ouvrages d'art ainsi que celle des sites sensibles ou de grands sites industriels. Infrabel utilise par exemple de plus en plus de drones dans ses activités de surveillance et de maintenance du réseau ferroviaire.

La Belgique joue un rôle de pionnier au niveau européen en ce qui concerne les opérations de drones dans la *specific* catégorie. Je veux continuer à soutenir notre industrie pour permettre ces applications novatrices et écologiques dans les opérations quotidiennes.

En ce qui concerne les drones dans l'*open* catégorie ouverte, nous voulons travailler plus étroitement avec la police intégrée pour améliorer la conformité et garantir la sécurité de tous les citoyen-ne-s. Je suis particulièrement attentif au respect de la vie privée. Une campagne

technologie genaamd WAM (Wide Area Multilateration), zodat de negatieve effecten van windmolens op secundaire radars door deze technologie kunnen worden opgevangen, om zo ruimte vrij te maken voor de bouw van windmolens.

Daarnaast werk ik nauw samen met de FOD Mobiliteit om het afleveren van adviezen aan ontwikkelaars van windmolens te vergemakkelijken en te versnellen. Elk dossier dat kan worden vrijgegeven, met behoud van het hoogste niveau van veiligheid van de luchtvaart, zal bijdragen aan de groei van onze hernieuwbare energieproductie.

Het versnellen van deze productie sluit aan bij SDG target 7.2, die oproept om *“tegen 2030 in aanzienlijke mate het aandeel hernieuwbare energie in de globale energiemix [te] verhogen”*.

3.3. Regelgeving luchtvaartuigen

3.3.1. Drones

Ik besteed veel aandacht aan de verdere implementatie van de Europese verordeningen 2019/945 en 947.

De ontwikkeling van drones maakt immers een brede waaier aan toepassingen in uiteenlopende sectoren in de samenleving mogelijk: medische noodgevallen, veiligheid, landbouw, industrie, media, preventie van vervuiling, enz.

Om een concreet voorbeeld te geven van het belang van deze technologie: energiestudies worden vergemakkelijkt dankzij dronebeelden, waarmee warmteverlies van gebouwen kan worden gedetecteerd. Drones kunnen ook de lichte luchtvaart vervangen, want die is veel vervuiler en minder efficiënt. Dat kan onder meer voor de technische bewaking van kunstwerken, gevoelige terreinen of grote industrieterreinen. Infrabel maakt bijvoorbeeld steeds meer gebruik van drones in zijn surveillantieactiviteiten en het onderhoud van het spoornetwerk.

België speelt een voortrekkersrol op Europees vlak wat betreft drone-operaties in de *specific* categorie. Ik wil onze industrie blijven ondersteunen om deze innovatieve en ecologische toepassingen mogelijk te maken in de dagelijkse activiteiten.

Wat betreft de drones in de *open* categorie willen we nauwer samenwerken met de geïntegreerde politie om de regels beter te laten naleven en de veiligheid te garanderen voor alle burgers. Ik hecht bijzonder veel belang aan het respect van de privacy. Een communicatiecampagne

de communication orientée vers le grand public doit en clarifier les règles pour tout le monde.

Afin de pouvoir prendre ces responsabilités, je soutiendrai toute initiative de la DGTA visant au renforcement de ses services pour se doter des ressources et de l'expertise nécessaires.

3.3.2. *U-space*

J'accorderai une grande attention à l'implémentation du règlement européen "U-space". Ce texte définit des "espaces aériens U-space" comportant un ensemble minimal de services et d'exigences applicables aux exploitations d'UAS (drones) dans ces zones.

Pour faire face à un nombre croissant d'UAS dans l'espace aérien et à l'essor des exploitations effectuées hors de la vue directe, il est en effet apparu essentiel d'introduire des services, des règles et des procédures spécifiques.

Le préalable était la désignation de skeyes comme prestataire unique des services d'informations communes (CISP): c'est un acquis de 2023. Continuer à accompagner le secteur dans son développement est particulièrement important et constituera une priorité.

3.4. **Approche sûreté**

Dans le cadre de ses différentes missions, la sûreté aérienne est et reste la priorité de la DGTA. Les mesures prises doivent être proportionnées au risque. Dit autrement, nous devons veiller à ce que les actions soient graduées en fonction des risques identifiés, sans imposer de contraintes ou de charges inutiles aux passagers et autres utilisateurs de l'aéroport.

Ces deux dernières années, le Plan national de sûreté (NASP) a ainsi été réévalué et mis à jour. Cette démarche continuera en 2024 dans un processus itératif. Les efforts d'inspection, de formation, d'audit de sûreté seront maintenus.

La gestion des accès aux aéroports (octroi des badges d'accès) a fait l'objet d'un point d'attention particulier de la part de la DGTA. Le projet de plateforme sécurisée pour le partage de données et d'informations avec les "security managers" des aéroports et les acteurs de la chaîne logistique se déploiera en 2024.

3.5. **Tests d'alcoolémie et de détection de drogues**

Pour mieux garantir la sécurité aérienne, il est nécessaire que la DGTA étende encore ses contrôles

pour het grote publiek moet de regels verduidelijken voor iedereen.

Om deze verantwoordelijkheden te kunnen opnemen, zal ik elk initiatief van de DGLV steunen om zijn diensten te versterken, zodat het over de nodige middelen en expertise beschikt.

3.3.2. *U-space*

Ik zal veel aandacht besteden aan de implementatie van de Europese 'U-space'-verordening. Deze tekst definieert "U-space luchtruimen", met een reeks minimumdiensten en -vereisten voor UAS-vluchtuitvoeringen (drones) in deze zones.

Om het hoofd te bieden aan het groeiende aantal UAS in het luchtruim en de sterke toename van het aantal vluchtuitvoeringen buiten zicht, bleek het immers essentieel om specifieke diensten, regels en procedures in te voeren.

De voorwaarde hiervoor was de aanwijzing van skeyes als enige verlener van gemeenschappelijke informatie-diensten (CISP): dit werd bereikt in 2023. Het is bijzonder belangrijk om de sector te blijven begeleiden in zijn ontwikkeling. Dit zal een prioriteit zijn.

3.4. **Aanpak beveiliging**

In het kader van zijn verschillende opdrachten is en blijft de luchtvaartbeveiliging een prioriteit voor het DGLV. De genomen maatregelen moeten in verhouding staan tot het risico. Met andere woorden, we moeten ervoor zorgen dat de acties worden afgestemd op de geïdentificeerde risico's, zonder onnodige beperkingen of lasten op te leggen aan passagiers en andere luchthavengebruikers.

De afgelopen twee jaar is het Nationaal Veiligingsplan (NVP) opnieuw geëvalueerd en bijgewerkt. Deze aanpak zal in 2024 worden voortgezet als onderdeel van een iteratief proces. De inspanningen op het gebied van inspectie, opleiding en beveiligingsaudits zullen worden behouden.

Het beheer van de toegang tot de luchthavens (toekenning van toegangsbadges) was een bijzonder aandachtspunt voor het DGLV. Het project voor een beveiligd platform voor het delen van gegevens en informatie met de "security managers" van de luchthavens en de actoren in de toeleveringsketen zal in 2024 worden uitgerold.

3.5. **Alcohol- en drugtests**

Om de veiligheid van de luchtvaart beter te garanderen, is het noodzakelijk dat het DGLV zijn alcoholcontroles

d'alcoolémie et développe des procédures de dépistage de drogues dans tous les aéroports et aérodromes du pays.

Cela nécessite un amendement léger au cadre légal, en particulier à l'arrêté royal du 19 décembre 2014 relatif aux règles de l'air et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne, par exemple pour déterminer le seuil d'intoxication par la drogue et pour une mesure de sécurité visant à empêcher une personne qui refuse de se soumettre à un test ou qui a été testée positive de continuer à exercer sa fonction critique pour la sécurité.

L'État belge démontre ainsi son engagement déclaré en faveur de la sécurité aérienne et sa détermination à prendre des mesures strictes contre des comportements inacceptables. La Belgique joue ainsi un rôle de pionnier en étant l'un des premiers États membres de l'Union européenne à créer une base juridique pour le contrôle des drogues dans l'aviation.

4. Pour les transports routiers: sécuriser, simplifier, innover

La part modale de la voiture reste prépondérante en Belgique, particulièrement dans les espaces ruraux, là où il y a moins de transports en commun et d'aménagements cyclables, ou encore là où les distances à parcourir sont trop longues pour la marche à pied ou le vélo. Voitures et camions sont les symboles les plus emblématiques de notre civilisation "thermo-industrielle".

Alors, nous sommes sur un chemin de transition, qui permet aux acteurs économiques comme aux citoyens de, progressivement, nous reporter de ce mode de transport plus polluant et qui encombre nos voiries vers des modes plus durables. Et pour les véhicules dont nous ne pourrions nous passer, nous devons aussi accompagner la transformation des motorisations, principalement par l'électrification de notre parc automobile. C'est nécessaire. La mauvaise qualité de l'air, c'est plus de 6.500 morts prématurés dans notre pays chaque année! Nous devons également respecter notre trajectoire climatique pour limiter le réchauffement de la planète à 1,5°C et pour cela diminuer nos émissions de CO₂.

"Éviter-reporter-améliorer" demeure la boussole de mon action. Je veux libérer les choix de mobilité et permettre à un maximum de Belges de sortir de la dépendance à l'automobile. Je suis attaché à ce que nous gagnions du pouvoir de vivre dignement, à ce que nous puissions ne plus dépendre des cours du pétrole et des désordres géopolitiques et à ce que nous réduisions notre empreinte écologique. L'ensemble des actions que je porte comme

verder uitbreidt en drugstestprocedures ontwikkelt op alle luchthavens en vliegvelden in het land.

Dit vereist een klein amendement van het wettelijk kader, met name van het koninklijk besluit van 19 december 2014 betreffende de luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaarnavigatiediensten en -procedures, bijvoorbeeld om de drempel voor drugsintoxicatie te bepalen en om een veiligheidsmaatregel in te voeren om te voorkomen dat iemand die weigert zich aan een test te onderwerpen of die positief getest heeft, zijn/haar veiligheidskritische functie blijft uitoefenen.

De Belgische staat toont hiermee zijn uitgesproken engagement voor de veiligheid van de luchtvaart en zijn vastberadenheid om strenge maatregelen te nemen tegen onaanvaardbaar gedrag. België neemt zo een voortrekkersrol op door als één van de eerste EU-lidstaten een wettelijke basis te creëren voor de drugscontrole in de luchtvaart.

4. Voor het wegvervoer: veiliger maken, vereenvoudigen, innoveren

Het modale aandeel van de auto blijft overheersend in België, vooral in landelijke gebieden, waar er minder openbaar vervoer en fietsinfrastructuur is en waar de afstanden te lang zijn om te voet of met de fiets af te leggen. Auto's en vrachtwagens zijn de meest symbolische vertegenwoordigers van onze 'thermo-industriële' samenleving.

We bevinden ons dus op een overgangspad dat zowel economische actoren als burgers in staat stelt om geleidelijk over te stappen van deze meer vervuillende vervoerswijze en die onze wegen verstopt, naar duurzamere vervoerswijzen. En voor de voertuigen waar we niet van kunnen afzien, moeten we ook de transformatie van motoren ondersteunen, voornamelijk door de elektrificatie van ons wagenpark. Het is nodig. De slechte luchtkwaliteit veroorzaakt elk jaar meer dan 6.500 vroegtijdige sterfgevallen in ons land! We moeten ook ons klimaattraject respecteren om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5°C en daarom onze CO₂-uitstoot verminderen.

"Avoid-shift-improve" blijft het kompas van mijn handelen. Ik wil mobiliteit een vrije keuze maken en zoveel mogelijk Belgen in staat stellen om af te zien van hun autoafhankelijkheid. Ik wil ervoor zorgen dat we aan kracht van waardig leven winnen, dat we niet langer afhankelijk moeten zijn van oliepijzen en geopolitieke strubbelingen, en dat we onze ecologische voetafdruk verkleinen. Alle acties die ik als minister voer en die in

ministre et que l'on retrouve dans cette note de politique générale concourt à atteindre ces objectifs.

Sur la route, ma priorité est de permettre une cohabitation plus harmonieuse de tous les modes de transport. Je veux protéger tous les usagers, à commencer par les plus exposés à pied ou à vélo. La transformation du code de la route est un symbole fort. Nos actions en matière de sécurité routière ne se relâcheront pas en 2024.

Aux contraintes de l'automobile, je refuse d'ajouter un labyrinthe administratif. Les technologies numériques nous permettent de simplifier la vie des Belges. Le SPF Mobilité est particulièrement actif en cette matière. L'Union européenne doit aussi nous permettre d'avancer.

Chaque fois qu'il y a une plus-value environnementale et sociale, l'innovation et la technologie sont un atout. Nous explorons, dans une dynamique interfédérale, toutes les évolutions et nous les accompagnons, par exemple avec l'enjeu des véhicules autonomes.

Pour conduire nos politiques, nous devons disposer d'indicateurs fiables. Vias et le SPF Mobilité sont à la pointe. Je les en remercie. Grâce aux différentes enquêtes, nous pouvons mieux dimensionner nos politiques. Elles sont un précieux outil à la décision.

En juillet 2024 sera par exemple lancée une nouvelle édition de l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail, obligatoire pour tous les employeurs, privés et publics, occupant au moins 100 travailleurs. Cette enquête permettra d'analyser l'évolution de la mobilité domicile-travail, mais aussi d'encourager les employeurs à prendre des mesures favorisant une mobilité plus durable et efficace.

4.1. **Sécurité routière: campagne All For Zero**

4.1.1. *Bilan*

Une grande conférence interministérielle sur la sécurité routière sera organisée fin janvier 2024, rassemblant les divers niveaux politiques impliqués dans la sécurité routière ainsi que les membres de la Commission Fédérale pour la Sécurité routière et les porteurs de projets locaux All for Zero. Elle sera à la fois un temps de bilan des actions du gouvernement en matière d'amélioration de la sécurité routière, mais aussi un moment pour de nouveaux engagements communs des six ministres compétents. La perspective est, au-delà de

deze algemene beleidsnota worden uiteengezet, dragen bij tot het bereiken van deze doelstellingen.

Op de weg is het mijn prioriteit om alle vervoerswijzen harmonieuzer naast elkaar te kunnen laten bestaan. Ik wil alle weggebruikers beschermen, te beginnen met degenen te voet of op de fiets die het meeste risico lopen. De omzetting van de wegcode is een krachtig symbool. Onze acties inzake verkeersveiligheid zullen in 2024 niet verslappen.

Ik weiger om aan de beperkingen van de auto een administratief labyrint toe te voegen. De digitale technologieën stellen ons in staat om het leven van de Belgen te vereenvoudigen. De FOD Mobiliteit is bijzonder actief op dit gebied. De Europese Unie moet ons ook in staat stellen vooruitgang te boeken.

Telkens als er een ecologische en sociale meerwaarde is, zijn innovatie en technologie een troef. In een inter-federale dynamiek verkennen we alle ontwikkelingen en ondersteunen ze, bijvoorbeeld met de uitdaging van zelfrijdende voertuigen.

Om ons beleid te kunnen voeren, hebben we betrouwbare indicatoren nodig. Vias en de FOD Mobiliteit lopen voorop. Ik wil hen daarvoor bedanken. Dankzij de verschillende enquêtes kunnen we ons beleid beter dimensioneren. Ze zijn een waardevol besluitvormingsinstrument.

In juli 2024 zal bijvoorbeeld een nieuwe editie van de federale enquête woon-werkverkeer gelanceerd worden, verplicht voor alle privé en overheidswerkgevers met minstens 100 werknemers. Deze enquête zal het mogelijk maken om de evolutie in de woon-werkmobiliteit te analyseren, maar ook om werkgevers aan te moedigen om maatregelen te nemen om een duurzamere en efficiëntere mobiliteit te bevorderen.

4.1. **Verkeersveiligheid: de "All for Zero"-campagne**

4.1.1. *Balans*

Eind januari 2024 zal een grote interministeriële conferentie over verkeersveiligheid worden georganiseerd, die de verschillende politieke niveaus die betrokken zijn bij verkeersveiligheid, de leden van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid en dragers van lokale All for Zero-projecten projectleiders zal samenbrengen. Het zal zowel een moment zijn om de balans op te maken van de acties van de regering op vlak van de verbetering van verkeersveiligheid, maar ook een moment voor nieuwe gezamenlijke verbintenissen van

cette législature, l'organisation, par le prochain gouvernement, de nouveaux États Généraux de la Sécurité Routière en 2025.

Lors de la prochaine conférence, un projet de fresque didactique de la sécurité routière (directement inspirée de la "fresque du climat") sera mis en avant. Cela s'inscrit pleinement dans la dynamique All for Zero.

4.1.2. *Lutte contre la récidive*

Un nouveau projet de loi sera soumis au gouvernement dans les prochaines semaines, visant à mieux lutter contre la récidive de comportements dangereux au volant.

Les échanges au sein du gouvernement et avec les parties prenantes du dossier ont permis de faire évoluer ce texte et répondre ainsi aux craintes exprimées.

Lutter contre la récidive sera, jusqu'au bout de la législature, mon objectif n°1 en matière de sécurité routière.

4.1.3. *Formations de réintégration*

En matière de sécurité routière, le facteur humain est primordial. Ainsi, après une déchéance du droit de conduire, je propose d'organiser des formations alternatives de réintégration afin de maximiser les chances d'un changement de comportement sur le long terme. C'est une pièce déterminante du puzzle de lutte contre la récidive.

Un projet de loi en la matière sera très prochainement soumis au gouvernement.

4.1.4. *Révision de la catégorisation des infractions*

Au cours de l'année 2024, je proposerai au gouvernement une révision de la catégorisation des infractions sur base d'une étude réalisée par Vias. Les infractions sont actuellement divisées en 4 degrés, le quatrième étant le plus grave. L'objectif est d'évaluer la cohérence et la pertinence de la catégorisation actuelle (le but n'est pas de revoir la définition des 4 degrés) et de l'améliorer sur la base de cette évaluation.

4.1.5. *Sanctions et contrôles*

J'ai l'objectif de continuer à avancer avec les Régions, le ministre de la Justice et la ministre de l'Intérieur vers

de zes bevoegde ministers. Het perspectief is, na deze legislatuur, de organisatie door de volgende regering van nieuwe Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2025.

Op de volgende conferentie zal een project voor een didactisch fresco over verkeersveiligheid (rechtstreeks geïnspireerd door het "Klimaatfresco") naar voren worden gebracht. Dit sluit volledig aan bij de All for Zero-dynamiek.

4.1.2. *Strijd tegen recidive*

In de komende weken zal een nieuw wetsontwerp aan de regering worden voorgelegd om efficiënter te strijden tegen de recidive van gevaarlijk rijgedrag.

De uitwisselingen binnen de regering en met belanghebbenden ter zake hebben ervoor gezorgd dat de tekst heeft kunnen evolueren en zo tegemoet komt aan de geuite angsten.

Het bestrijden van recidive zal, tot het einde van de legislatuur, mijn belangrijkste doelstelling op het gebied van verkeersveiligheid blijven.

4.1.3. *Herstelopleidingen*

Als het op verkeersveiligheid aankomt, is de menselijke factor van het grootste belang. Dus na een rijverbod stel ik voor om alternatieve re-integratietrainingen te organiseren om de kans op gedragsverandering op de lange termijn te maximaliseren. Dit is een belangrijk onderdeel van de puzzel in de strijd tegen recidive.

Een wetsontwerp zal heel binnenkort aan de regering kunnen worden voorgelegd.

4.1.4. *Herziening van de categorisering van de overtredingen*

In de loop van 2024 zal ik aan de regering een herziening voorstellen van de categorisering van de overtredingen op basis van een studie uitgevoerd door Vias. De overtredingen zijn momenteel ingedeeld in 4 graden, waarbij de vierde graad het zwaarst is. Het doel is om de coherentie en relevantie van de huidige categorisering te beoordelen (het doel is niet om de definitie van de 4 graden te herzien) en die te verbeteren op basis van die evaluatie.

4.1.5. *Sancties en controles*

Ik heb als doel om samen met de gewesten, de minister van Justitie en de minister van Binnenlandse Zaken

des sanctions proportionnelles à l'excès de vitesse commis. Il s'agit de tenir compte du risque exponentiel créé. En effet, plus la vitesse est élevée, plus la probabilité de causer un accident est réelle (impact sur la distance de réaction et d'arrêt) et plus les conséquences sont graves (énergie cinétique accumulée). Or, les montants des perceptions immédiates pour les excès de vitesse, qui augmentent linéairement avec le nombre de kilomètres par heure au-dessus de la vitesse autorisée, ne prennent pas cette réalité en compte, alors qu'ils devraient augmenter exponentiellement.

L'augmentation progressive des montants des perceptions immédiates pour les grands excès de vitesse (à partir de 20km/h au-dessus de la limitation) intégreront ce facteur risque. La collaboration avec les Régions est indispensable pour que ces sanctions s'appliquent sur l'ensemble des voiries.

Une étude réalisée par Vias à l'été 2023 recommande une interdiction des systèmes qui avertissent de la présence de radars. Les options de mise en œuvre des conclusions de cette étude sont à l'examen afin d'envisager un projet de loi qui permette de restreindre les fonctionnalités de ce type de systèmes.

Depuis juin 2023, le permis de conduire est retiré dès lors que l'alcoolémie mesurée dépasse les 1,2 pour 1000. Cet abaissement du seuil est une première étape qui, après évaluation, pourrait mener à un ou plusieurs abaisséments successifs. Dans l'optique d'une plus grande fermeté à l'égard de la conduite sous l'influence de l'alcool, la procédure de contrôle va être très prochainement améliorée via la suppression du temps d'attente de 15 minutes et la réduction du volume d'air à expirer. L'objectif est de permettre davantage de contrôles, tout en garantissant la fiabilité des mesures. En matière de conduite sous influence de drogues, je soumettrai, en 2024, un projet d'arrêt royal qui prévoit la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions drogues par des conducteurs étrangers, ce qui n'est possible aujourd'hui que pour la conduite sous influence d'alcool. Ce sera un pas supplémentaire contre l'impunité.

Afin de garantir un meilleur respect des distances de sécurité, l'objectif est d'effectuer une étude juridique et technique sur la faisabilité de réaliser un projet pilote axé sur les contrôles par caméra. Je m'appuie notamment sur l'exemple allemand où les caméras sont déjà utilisées pour ce type d'infraction.

voortgang te blijven boeken in de richting van sancties die in verhouding staan tot de gepleegde snelheidsovertreding. Het doel is om rekening te houden met het exponentiële risico dat wordt gecreëerd. Immers, hoe hoger de snelheid, hoe reëler de kans op het veroorzaken van een ongeval (impact op de reactievermogen en remafstand) en hoe ernstiger de gevolgen (geaccumuleerde kinetische energie). De bedragen van onmiddellijke inningen voor snelheidsovertredingen, die lineair toenemen met het aantal kilometers per uur boven de toegelaten snelheid, houden hier echter geen rekening mee, terwijl ze exponentieel zouden moeten toenemen.

De geleidelijke verhoging van het bedrag van de onmiddellijke inningen voor ernstige snelheidsovertredingen (vanaf 20 km/u boven de snelheidsbeperking) zal rekening houden met deze risicofactor. Samenwerking met de gewesten is essentieel om ervoor te zorgen dat deze sancties op alle wegen van toepassing zijn.

Een studie uitgevoerd door Vias in de zomer van 2023 beveelt een verbod aan op systemen die waarschuwen voor de aanwezigheid van flitsers. De implementatiemogelijkheden van de conclusies van die studie worden bestudeerd met het oog op het opstellen van wetsvoorstel om de functionaliteiten van dit soort systemen te beperken.

Sinds juni 2023 wordt het rijbewijs ingetrokken zodra het gemeten alcoholpromillage hoger is dan 1,2 promille. Deze verlaging van de drempel is een eerste stap die na evaluatie zou kunnen leiden tot één of meer opeenvolgende verlagingen. Met het oog op een strengere aanpak van rijden onder invloed van alcohol zal de controleprocedure zeer binnenkort worden verbeterd via de afschaffing van de 15 minuten wachttijd en een vermindering van de uit te ademen hoeveelheid lucht. Het doel is om meer controles te kunnen uitvoeren en tegelijkertijd de betrouwbaarheid van de metingen te garanderen. Wat rijden onder invloed van drugs betreft, zal ik in 2024 een ontwerp van koninklijk besluit indienen dat voorziet in de consignatie van een som bij de vaststelling van overtredingen van drugsdelicten door buitenlandse chauffeurs, wat momenteel enkel mogelijk is voor rijden onder invloed van alcohol. Dit wordt een bijkomende stap tegen straffeloosheid.

Om een betere naleving van de veiligheidsafstanden te garanderen, is het de bedoeling een juridisch en technisch onderzoek uit te voeren naar de haalbaarheid van een pilootproject gericht op controles door camera's. Daarbij baseer ik mij met name op het Duitse voorbeeld, waar camera's reeds gebruikt worden voor dit soort overtredingen.

En 2019, un nouveau catalogue des amendes relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route, entré en vigueur. Il prévoyait des amendes plus élevées pour certaines infractions relatives au tachygraphe. Ce catalogue poursuivait le triple objectif de l'amélioration de la sécurité routière, de la lutte contre le dumping social et de la restauration de la concurrence loyale dans le secteur du transport routier. Sur le plan de la sécurité routière, on estime notamment que la fatigue joue un rôle dans un cinquième des accidents mortels (tous conducteurs confondus). Ce catalogue ayant été annulé par le Conseil d'État, un nouvel arrêté royal poursuivant les mêmes objectifs devrait entrer en vigueur au premier semestre de 2024. Il portera exclusivement sur les infractions concernant les matières fédérales, rétablira la plupart des amendes plus élevées et reprendra les nouvelles dispositions réglementaires européennes du Paquet Mobilité et de l'accord de commerce et de coopération UE-UK.

4.1.6. *Détection à distance des infractions relatives au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos*

Le règlement européen 165/2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers prévoit, qu'en août 2024 au plus tard, les États membres doivent équiper leurs services de contrôle routier d'équipements de contrôle "DSRC" (Dedicated Short-Range Communication) afin de permettre la détection précoce à distance de certaines infractions relatives aux temps de conduite et de repos.

Après une expérimentation de 3 modèles de DSRC en 2023, les services de contrôle routier équiperont plusieurs véhicules du modèle choisi. Une évaluation de cette nouvelle technologie aura lieu à la fin de l'année 2024.

4.1.7. *Appel à projet local All For Zero*

A la suite des États Généraux de la Sécurité Routière de 2021, un premier appel à projet de sécurité routière local et citoyen avait été lancé en 2022. Fort du succès de la première édition, l'opération a été renouvelée en 2023. La mise en réseau de ces initiatives locales leur permet de trouver un écho dans le reste du pays et de favoriser la mise en valeur d'idées innovantes ou de bonnes pratiques.

Les projets subsidiés en 2023 ont déjà commencé et vont continuer à se réaliser jusqu'à la fin de l'année. Un nouvel appel à projet sera lancé pour 2024. La formule devrait encore être améliorée, voire pérennisée, grâce

In 2019 trad een nieuwe boetecatalogus in werking betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg. Deze catalogus voorzag in hogere boetes voor bepaalde overtredingen met betrekking tot de tachograaf. De catalogus streefde een drievoudige doelstelling na: het verbeteren van de verkeersveiligheid, het bestrijden van sociale dumping en het herstellen van eerlijke concurrentie in de wegvervoersector. Wat de verkeersveiligheid betreft, wordt geschat dat vermoeidheid een rol speelt bij een vijfde van de dodelijke ongevallen (alle bestuurders samen). Omdat deze catalogus is vernietigd door de Raad van State, zou in de eerste helft van 2024 een nieuw koninklijk besluit in werking moeten treden dat dezelfde doelstellingen nastreeft. Het zal zich uitsluitend richten op overtredingen die federale materies betreffen, het merendeel van de hogere boetes opnieuw invoeren en de nieuwe Europese regelgevende bepalingen van het Mobiliteitspakket en de handels- en samenwerkingsovereenkomst EU-VK overnemen.

4.1.6. *Detectie op afstand van overtredingen met betrekking tot de tachograaf en de rij- en rusttijden*

De Europese verordening 165/2014 betreffende tachografen in het wegvervoer bepaalt dat de lidstaten uiterlijk in augustus 2024 hun diensten van wegcontrole moeten uitrusten met "DSRC (Dedicated Short-Range Communication)"-controleapparatuur om vroegtijdige detectie op afstand mogelijk te maken van bepaalde overtredingen met betrekking tot de rij- en rusttijden.

Na een test met 3 DSRC-modellen in 2023 zal de dienst wegcontrole verschillende voertuigen uitrusten met het gekozen model. Eind 2024 zal een evaluatie van deze nieuwe technologie plaatsvinden.

4.1.7. *Lokale All For Zero projectoproep*

In navolging van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2021 werd in 2022 een eerste oproep gelanceerd voor lokale en burgerprojecten rond verkeersveiligheid. Voortbouwend op het succes van de eerste editie, werd de operatie herhaald in 2023. Door deze lokale initiatieven in een netwerk op te nemen, kunnen ze uitgebreid worden naar de rest van het land en kan de valorisatie van innovatieve ideeën of goede praktijken worden bevorderd.

De in 2023 gesubsidieerde projecten zijn al van start gegaan en worden tot het einde van het jaar uitgevoerd. Voor 2024 zal een nieuwe projectoproep worden gelanceerd. De formule zou nog verder moeten worden

notamment à l'évolution du site web www.all-for-zero.be et d'un processus plus mature de gestion de projet.

4.2. *Un code de la route clarifié et réorganisé*

Clarifier et réorganiser le code de la route qui, après des dizaines de modifications, était devenu peu lisible, parfois obsolète voire contradictoire dans certaines de ses dispositions, reste un des objectifs à concrétiser d'ici la fin de la législature. A l'issue d'un processus institutionnel nécessitant l'approbation des Régions ainsi qu'un examen approfondi du Conseil d'État, la publication au *Moniteur belge* devrait avoir lieu avant la fin de la législature.

La clarification passe d'abord par une restructuration en profondeur du texte. Il ne s'agit cependant pas d'une révolution totale en matière de règles. Tous les usagers pourront donc facilement et rapidement s'approprier ce nouveau code, de manière à ce que son application soit la plus efficace possible, tant pour les citoyen-ne-s que pour nos services de police.

Au-delà de donner leur juste place à tous les usagers sur la voie publique, cette réforme du code de la route vise à valoriser les mobilités actives, à renforcer la sécurité routière et à disposer d'un texte clair, cohérent et en phase avec son temps.

Cette réforme introduira des nouveautés correspondant aux objectifs précités.

Dans la foulée de la réforme du code de la route, la réflexion interfédérale sur certains points relatifs aux marquages pour les vélos (pistes cyclables, traversées cyclistes et cyclo-piétonnes, etc.) sera poursuivie et approfondie en 2024. L'objectif est d'évaluer la situation actuelle et de dégager des pistes pour un marquage plus intuitif. Le tout sera soutenu par une étude de Vias sur le sujet.

4.3. *Véhicules de demain*

4.3.1. *Transition écologique*

Afin d'assurer le verdissement du parc de véhicules et la réduction des émissions de CO₂, je travaille au renforcement des normes environnementales des véhicules aux côtés de la ministre fédérale du Climat et de l'Environnement.

Nous continuons à défendre une position ambitieuse pour les nouvelles normes d'émissions des véhicules.

verbeterd en eventueel zelfs bestendigd, met name dankzij de ontwikkeling van de website www.all-for-zero.be en een volwassener projectbeheerproces.

4.2. *Van verduidelijkte en geherorganiseerde wegcode*

Het verduidelijken en reorganiseren van een wegcode die na tientallen wijzigingen moeilijk leesbaar, soms verouderd of zelfs tegenstrijdig was geworden in sommige van zijn bepalingen, blijft een doelstelling om uit te werken voor het einde van de legislatuur. Aan het einde van een institutioneel proces dat de goedkeuring van de gewesten en een grondig onderzoek door de Raad van State vereist, is de publicatie in het Staatsblad voorzien voor het einde van de legislatuur.

Verduidelijking begint met een grondige herstructurering van de tekst. Dit is echter geen totale revolutie op het gebied van regels. Alle weggebruikers zullen zich de nieuwe code dus gemakkelijk en snel eigen kunnen maken, zodat de toepassing ervan zo doeltreffend mogelijk is, zowel voor de burgers als voor onze politiediensten.

Bovendien heeft deze hervorming van de wegcode tot doel alle weggebruikers hun rechtmatige plaats op de openbare weg te geven, actieve mobiliteit te valoriseren, de verkeersveiligheid te verbeteren en te zorgen voor een duidelijke, coherente tekst die mee is met zijn tijd.

Deze hervorming zal een aantal nieuwigheden introduceren in overeenstemming met de eerder genoemde doelstellingen.

In het kielzog van de hervorming van de wegcode zal de interfederale reflectie over bepaalde punten met betrekking tot markeringen voor fietsen (fietspaden, fiets- en fiets-voetgangersoversteekplaatsen, enz.) worden voortgezet en uitgebreid in 2024. Het doel is om de huidige situatie te beoordelen en mogelijkheden te vinden voor meer intuïtieve markering. Dit alles zal worden ondersteund door een Vias-studie over dit onderwerp.

4.3. *Voertuigen van morgen*

4.3.1. *Ecologische transitie*

Om de vergroening van het wagenpark en de reductie van uitstoot te waarborgen, werk ik samen met de federale minister van Klimaat en Leefmilieu om de milieunormen voor voertuigen aan te scherpen.

We blijven een ambitieus standpunt verdedigen over de nieuwe emissienormen voor voertuigen. Daarom

Nous participons ainsi, au côté du pilote belge du SPF Santé publique et Environnement, aux réunions des instances européennes.

4.3.2. *Lisibilité de la plaque d'immatriculation avant*

Suite à une étude de Vias sur les plaques d'immatriculation avant, plusieurs propositions d'amélioration ont été formulées pour en parfaire la qualité. Un projet d'arrêté ministériel prévoyant une procédure de certification des fabricants et la réalisation de tests en laboratoire sur des échantillons de plaques est en cours de rédaction. Cela en améliorera la lecture par les caméras ANPR.

4.3.3. *Voitures électriques*

La réglementation sur le retrofit est achevée pour la dimension fédérale. Il revient désormais aux Régions d'implémenter la leur.

Le retrofit consiste en la conversion d'un véhicule à moteur thermique en circulation en un véhicule électrique. Cela s'inscrit dans une dynamique d'économie circulaire. C'est une démarche écologique, puisque les véhicules encore en bon état de fonctionnement ne seront pas simplement envoyés à la casse et qu'ils rouleront désormais avec une motorisation non-émettrice de CO₂. C'est aussi pertinent pour le consommateur qui peut ainsi bénéficier des avantages d'un véhicule électrique sans devoir payer le prix d'un véhicule électrique neuf, encore élevé actuellement. Enfin, le nouveau cadre rend possible le retrofit à une échelle semi-industrielle. Des perspectives s'ouvrent pour les acteurs économiques en Belgique.

4.3.4. *Véhicules autonomes*

Les véhicules autonomes sont le fruit des développements spectaculaires de l'intelligence artificielle et d'autres évolutions technologiques majeures (notamment les capteurs). Il est encore trop tôt pour mesurer le degré de rupture que cette solution technologique va introduire dans la mobilité. Mais il y aura nécessairement une influence sur la vie sociale, l'économie, l'environnement et des implications juridiques à prendre en compte, comme dans le cadre de chaque nouveauté.

La task-force que je présentais l'an passé a achevé son travail. Un document d'analyse a été produit en 2023. Il cerne les enjeux soulevés par les véhicules autonomes: en quoi ils peuvent aider à répondre à la crise environnementale, leur rapport à l'espace public, leur accessibilité, les questions relatives à la sécurité, leur acceptabilité sociale, la gouvernance de cette révolution

nemen we, samen met de Belgische verantwoordelijke van de FOD Volksgezondheid en Leefmilieu, deel aan vergaderingen met Europese instellingen.

4.3.2. *Leesbaarheid van de kentekenplaat vooraan*

Naar aanleiding van een Vias-studie over kentekenplaten vooraan werden meerdere voorstellen gedaan om de kwaliteit ervan te verbeteren. Er wordt momenteel een ontwerp van ministerieel besluit opgesteld dat voorziet in een certificeringsprocedure van fabrikanten en het uitvoeren van laboratoriumtests op monsters van kentekenplaten. Hierdoor zullen ze beter leesbaar worden voor ANPR-camera's.

4.3.3. *Elektrische auto's*

De regelgeving inzake retrofit is op federaal niveau voltooid. Het is nu aan de gewesten om hun eigen regelgeving te implementeren.

Retrofit betekent de conversie van een voertuig in omloop met een verbrandingsmotor tot een elektrisch voertuig. Dit schrijft zich in een dynamiek van circulaire economie. Het is ecologisch, aangezien voertuigen die nog in goede staat verkeren, niet zomaar worden gesloopt en worden aangedreven met een motor die geen CO₂-uitstoot. Het is ook relevant voor de consument, die kan profiteren van de voordelen van een elektrisch voertuig zonder de momenteel nog hoge prijs van een nieuw elektrisch voertuig te moeten betalen. Tot slot maakt het nieuwe kader retrofit mogelijk op semi-industriële schaal. Dit opent nieuwe perspectieven voor de Belgische economische actoren.

4.3.4. *Zelfrijdende voertuigen*

Zelfrijdende voertuigen zijn het resultaat van spectaculaire ontwikkelingen op het gebied van artificiële intelligentie en andere belangrijke technologische ontwikkelingen (sensoren in het bijzonder). Het is nog te vroeg om te meten in welke mate deze technologische oplossing de mobiliteit zal ontwrichten. Maar het zal onvermijdelijk een invloed hebben op het sociale leven, de economie, het milieu en de juridische implicaties waar rekening mee moet worden gehouden bij elke vernieuwing.

De taskforce die ik vorig jaar heb gepresenteerd, heeft zijn werk voltooid. In 2023 werd een analysedocument opgesteld. Het identificeert de uitdagingen die zelfrijdende voertuigen oproepen: hoe ze kunnen helpen reageren op de milieucrisis, hun relatie met de openbare ruimte, hun toegankelijkheid, de veiligheidskwesties, hun sociale aanvaardbaarheid, het beheer van deze technologische

technologique, l'évolution des modèles économiques de l'automobile, la multimodalité et enfin leur impact sur la demande en mobilité.

Les concepts clés sont définis. Sans être un exercice prospectif à proprement parler, des scénarios d'usage sont dressés. Les opportunités et les risques sont abordés. Sur cette base documentée, des premières pistes d'action se dessinent. Il doit être désormais donné suite à ces recommandations, en concertation avec les partenaires régionaux.

Ce document conclut notamment à l'intérêt d'une autorité interfédérale de la mobilité autonome. L'année 2024 sera déterminante pour enclencher un travail qui devra être poursuivi au-delà de la législature.

4.4. *Simplification et digitalisation des procédures*

4.4.1. *Permis*

Désormais, chaque citoyen-ne est averti, par courrier, 2 mois avant l'échéance de 10 ans de son permis de conduire. Etant donné le résultat positif de cet avertissement sur le renouvellement des permis définitifs, cette procédure va être pérennisée.

La possibilité de demander en ligne le permis de conduire, qui permet d'éviter un double déplacement vers l'administration communale, se poursuivra en 2024 avec le renouvellement et la demande du permis B définitif. Ceci est d'autant plus utile que les communes doivent désormais gérer les premières vagues de renouvellement des permis de conduire européens (au format de carte bancaire) tous les dix ans.

4.4.2. *Documents de transport électronique (eFTI)*

A partir de mars 2026, l'Europe veut accorder le droit aux transporteurs de présenter les informations sur leurs transports aux agents de contrôle sous forme électronique. Cette digitalisation pourrait diminuer la charge administrative des transporteurs et des expéditeurs. En outre, cette initiative vise un impact écologique en réduisant l'usage de papier et d'encre.

Grâce aux projets pilotes au niveau belge et du Benelux, la Belgique a déjà acquis une bonne expérience avec la lettre de voiture électronique. Elle a permis à la Belgique de peser sur la rédaction du règlement cadre européen 2020/1056 eFTI publié en 2020 et sur

révolution, de l'évolution des modèles économiques de l'automobile, la multimodalité et enfin leur impact sur la demande en mobilité.

De sleutelconcepten zijn gedefinieerd. Zonder toekomstgericht te zijn in de strikte zin van het woord, worden er gebruiksscenario's opgesteld. Kansen en risico's komen aan bod. Op deze gedocumenteerde basis tekenen de eerste actielijnen zich af. Deze aanbevelingen moeten nu een vervolg krijgen, in overleg met de gewestelijke partners.

Dit document concludeert onder andere dat een interfederale autoriteit voor zelfrijdende mobiliteit nuttig zou zijn. Het jaar 2024 zal beslissend zijn om het werk in gang te zetten dat ook na het einde van de legislatuur zal moeten voortgezet worden.

4.4. *Vereenvoudiging en digitalisering van de procedures*

4.4.1. *Rijbewijs*

Vanaf nu worden burgers 2 maanden vóór het verstrijken van de termijn van 10 jaar van hun rijbewijs per post geïnformeerd. Gezien het positieve resultaat van deze waarschuwing over de vernieuwing van de definitieve rijbewijzen, zal deze procedure permanent worden gemaakt.

De mogelijkheid om een rijbewijs online aan te vragen die een dubbele verplaatsing naar de gemeentelijke administratie vermijdt, gaat in 2024 verder met de verlenging en aanvraag van het definitieve rijbewijs B. Dit is des te nuttiger omdat gemeenten nu elke tien jaar de eerste golven van Europese rijbewijzvernieuwing (op bankkaartformaat) moeten beheren.

4.4.2. *Elektronische vervoersdocumenten (eFTI)*

Vanaf maart 2026 wil Europa vervoerders het recht geven om informatie over hun transport in elektronische vorm aan de controleambtenaren voor te leggen. Deze digitalisering zou de administratieve last voor vervoerders en verladers kunnen verminderen. Bovendien wil dit initiatief een ecologische impact hebben door het gebruik van papier en drukinkt te verminderen.

Dankzij pilootprojecten op Belgisch en Benelux-niveau heeft België al goede ervaring opgedaan met de elektronische vrachtbrief. Dit heeft België in staat gesteld om invloed uit te oefenen op het opstellen van de Europese kaderverordening 2020/1056 eFTI, die in

les premiers actes d'implémentation et délégués qui seront finalisés pour fin 2023.

L'objectif pour 2024 est de continuer à guider la Commission européenne afin de définir les spécifications à respecter pour la création des plateformes eFTI dans le secteur privé.

4.4.3. Digitalisation des procès-verbaux

Le document de base dans le travail de recherche des services de police et d'inspection est le procès-verbal. La rédaction papier actuelle n'est pas efficace et ne permet pas d'exploiter numériquement les données fournies.

La loi du 20 juillet 2022 portant l'introduction du procès-verbal électronique pour les services de contrôle routier et en entreprise a été adoptée par le Parlement. L'arrêté royal d'exécution est sur le point d'être publié. Dès 2024, l'implémentation technique et opérationnelle de l'ePV pourra être entamée, ce qui permettra de collaborer plus efficacement avec les services de police et de lutter plus fortement contre l'insécurité routière.

4.4.4. Accès à la Banque-Carrefour des Véhicules pour le calcul de la prime d'assurance

Suite à une décision de l'Autorité pour la Protection des Données (APD), les assureurs ne pouvaient plus demander aux citoyen-ne-s de fournir numériquement leur numéro de plaque afin de calculer leur prime d'assurance à partir des données techniques de la Banque-Carrefour des Véhicules (BCV) sur leur véhicule. L'arrêté royal sur la BCV a dès lors été revu pour permettre, à l'avenir, cette communication et devrait entrer en vigueur au troisième trimestre 2024.

5. Pour le vélo: favoriser toujours plus d'usages

De plus en plus de Belges pratiquent le vélo, que ce soit pour se rendre au travail ou à l'école, pour se déplacer au quotidien ou comme loisir. Le secteur de la logistique y a de plus en plus recours. C'est bon pour la santé, pour la mobilité et aussi pour le portefeuille, puisque l'usage du vélo permet de faire des économies tant pour les cyclistes que pour la société. Rappelons que le coût de la congestion routière en ville c'est environ 1 % du PIB belge. L'utilisation du vélo mérite donc d'être soutenue par les autorités publiques, et ceci à tous les niveaux: communal, provincial, régional, fédéral et même européen.

Mon objectif est de rendre le vélo encore plus accessible à tous les publics. Notre stratégie est ciblée, elle

2020 werd gepubliceerd, en de eerste uitvoerings- en gedelegeerde handelingen, die tegen eind 2023 zullen worden afgerond.

Het doel voor 2024 is om de Europese Commissie te blijven sturen bij het definiëren van de specificaties waaraan moet worden voldaan voor de oprichting van eFTI-platformen in de privésector.

4.4.3. Digitalisering van processen-verbaal

Het proces-verbaal is het basisdocument in het onderzoekswerk van de politie en inspectiediensten. Het huidige papieren formaat is niet efficiënt en laat geen digitale exploitatie van de verstrekte gegevens toe.

De wet van 20 juli 2022 betreffende de invoering van het elektronische proces-verbaal voor de weg- en bedrijfscontrolediensten werd door het parlement aangenomen. Het koninklijk besluit tot uitvoering ervan staat op het punt om gepubliceerd te worden. Vanaf 2024 kan gestart worden met de technische en operationele implementatie van het ePV, waardoor de samenwerking met de politiediensten efficiënter wordt en de verkeers-onveiligheid harder wordt bestreden.

4.4.4. Toegang tot de Kruispuntbank van de voertuigen voor het berekenen van de verzekeringspremie

Als gevolg van een beslissing van de Gegevensbeschermingsautoriteit konden verzekeraars burgers niet langer vragen om hun kenteken digitaal door te geven om hun verzekeringspremie te berekenen met behulp van de technische gegevens van de Kruispuntbank van de voertuigen van hun voertuig. Daarom is het Koninklijk Besluit betreffende de Kruispuntbank van de voertuigen herzien om deze communicatie mogelijk te maken. Dit zou in het derde kwartaal van 2024 van kracht moeten zijn.

5. Voor de fiets: steeds meer gebruik stimuleren

Steeds meer Belgen fietsen, om naar het werk of naar school te gaan, om zich dagelijks te verplaatsen of als vrijetijdsbesteding. De logistieke sector maakt er steeds meer gebruik van. Dat is goed voor de gezondheid, voor de mobiliteit en ook voor de portemonnee, want het gebruik van de fiets bespaart geld voor zowel de fietsers als de samenleving. Er moet aan worden herinnerd dat de kosten van files in steden ongeveer 1 % van het Belgische BBP bedragen. Fietsgebruik verdient dus steun van de overheid, en dit op alle niveaus: gemeentelijk, provinciaal, gewestelijk, federaal en zelfs op Europees niveau.

Mijn doel is om fietsen nog toegankelijker te maken voor alle doelgroepen. Onze strategie is doelgericht,

mise sur l'attractivité (mesures fiscales par exemple), sur la sécurité routière, sur la sécurité en tant que telle (actions de lutte contre le vol de vélos), et aussi sur le confort et la qualité (par exemple le stationnement de vélos en gare). Un effort particulier est mené pour que les femmes puissent se mettre aussi facilement en selle que les hommes.

Notre action est en cohérence avec la démarche STOP, qui structure déjà de nombreux plans de mobilité urbains en hiérarchisant les modes de déplacement:

- S pour *Stappers*, c'est-à-dire les piétons;
- T pour *Trappers*, c'est-à-dire les cyclistes;
- O pour *Openbaar vervoer*, c'est-à-dire les transports publics;
- P pour *Privé vervoer*, c'est-à-dire la voiture individuelle.

La version rénovée du code de la route répond ainsi à cette logique. Le vélo reçoit la place qu'il mérite, tout en respectant la priorité à donner aux piétons qui sont des usagers de la voie publique encore plus vulnérables. Le vélo est complémentaire aux transports en commun, comme en témoignent les projets qui marient train et vélo.

En vue de la conférence VeloCity qui aura lieu à Gand en juin 2024, il s'agit dorénavant de valoriser davantage le travail de tous les acteurs en mouvement pour le vélo. La Belgique est diverse et exemplaire à bien des égards. Et nous allons le montrer au public international lors de cette conférence.

Tous les ingrédients sont là pour élaborer, demain, une vision à long terme pour le vélo dans notre pays, avec des objectifs structurants comme nous avons pu le faire pour le train. La fin de la législature doit permettre de poser les bases d'une telle stratégie.

5.1. *MyBike*

Avec 25 à 30.000 déclarations de vol chaque année dans tout le pays, chiffre vraisemblablement sous-estimé, le vol de vélos est un fléau considéré par toutes les études comme l'un des freins majeurs à l'essor de la pratique cycliste. Les nouveaux usager-e-s et les citoyen-ne-s moins fortunés sont plus sensibles à cette nuisance.

Comme je m'y étais engagé l'an passé dans ma note de politique générale, nous avons travaillé, en coordination avec les Régions et les ministres de l'Intérieur

gericht op aantrekkelijkheid (fiscale maatregelen bijvoorbeeld), verkeersveiligheid, veiligheid als zodanig (acties ter bestrijding van fietsdiefstal), maar ook op comfort en kwaliteit (fietsparkeren bij stations bijvoorbeeld). Er wordt een bijzondere inspanning geleverd zodat vrouwen net zo gemakkelijk op de fiets kunnen stappen als mannen.

Onze actie is consistent met het STOP-principe, dat al veel stedelijke mobiliteitsplannen structureert door vervoerswijzen te rangschikken:

- S voor *Stappers*, d.w.z. voetgangers;
- T voor *Trappers*, d.w.z. fietsers;
- O voor *Openbaar vervoer*;
- P voor *Personenwagens*, d.w.z. privéauto.

De vernieuwde versie van de wegcode speelt in op deze logica. De fiets krijgt de plaats die het verdient, met respect voor de prioriteit die moet worden gegeven aan voetgangers, die nog kwetsbaardere weggebruikers zijn. De fiets is complementair met het openbaar vervoer, zoals blijkt uit projecten die fiets en trein combineren.

Met het oog op de Velo-City-conferentie dat in juni 2024 in Gent zal plaatsvinden, is het nu de bedoeling om het werk van alle betrokkenen bij de fietsbeweging te valoriseren. België is divers en voorbeeldig in vele opzichten. Dat gaan we op dit congres tonen aan een internationaal publiek.

Alle ingrediënten zijn aanwezig om een langetermijnvisie te ontwikkelen voor het fietsen in ons land, met structurerende doelstellingen zoals we dat ook voor het spoor hebben gedaan. Het einde van de legislatuur zou ons in staat moeten stellen om de basis te leggen voor een dergelijke strategie.

5.1. *MyBike*

Met 25.000 tot 30.000 jaarlijkse aangiftes van diefstal in het hele land - een cijfer dat waarschijnlijk wordt onderschat - is fietsdiefstal een plaag die door alle onderzoeken wordt beschouwd als één van de grootste obstakels voor de groei van het fietsen. Nieuwe gebruikers en minder welgestelde burgers zijn vatbaarder voor deze overlast.

Zoals ik me er vorig jaar in mijn algemene beleidsnota toe heb verbonden, hebben we, in coördinatie met de gewesten en de ministers van Binnenlandse Zaken en

et de la Justice, à mettre en place un dispositif efficace de lutte contre ce fléau.

Un accord de coopération a été rédigé et le système MyBike se déploiera dans le courant de l'année 2024. Concrètement, MyBike est un système d'enregistrement unique des vélos (une banque de données interfédérale des vélos). L'enregistrement se fait via un site web régional, sur un registre fédéral unique. L'utilisateur peut être une personne physique comme une personne morale. Un autocollant inamovible est apposé sur chaque vélo. Il présente un code unique qui, une fois scanné, permet de disposer des informations sur le cycle.

Les atouts de MyBike sont les suivants: davantage d'enregistrements vélos, des dépôts de plaintes facilités, une identification accrue des vélos volés, une restitution plus rapide, une coordination des acteurs plus simple, des statistiques plus fiables.

L'appropriation de ce système par l'ensemble des parties prenantes (communes, services de police, écosystème du cycle, etc.) est une priorité. Une campagne de communication vers le grand public sera également mise en place au premier semestre 2024 pour faire connaître le dispositif.

5.2. *Combinaison vélo+train*

L'intermodalité vélo et train est déjà une réalité pour de très nombreux Belges. Son potentiel est important. Alliant deux modes de transport économiques et très peu polluants, les avantages sont importants à l'échelle individuelle et collective. J'agis donc de concert avec la SNCB et les autorités régionales et locales pour la renforcer encore.

La priorité n'est pas au transport de vélos dans les trains, mais à la combinaison des deux modes de déplacement. Grâce au contrat de service public de la SNCB, chaque halte sera équipée de parkings vélo de qualité et sûrs. Je suis particulièrement satisfait de l'intégration des gares de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Nord dans le programme de Beliris et du projet d'y créer de nouveaux parkings vélo.

Un travail particulier est mené pour l'accessibilité aux cyclistes dans les gares: installation de goulottes dans les escaliers, d'ascenseurs spacieux, de plans inclinés...

Je voudrais souligner l'expansion, surtout dans les gares situées en Wallonie, des stations de l'opérateur de vélos partagés Blue Bike.

Justitie, gewerkt aan het opzetten van een doeltreffend systeem om deze plaag te bestrijden.

Er is een samenwerkingsakkoord opgesteld en het MyBike-systeem zal in de loop van 2024 worden uitgerold. Concreet is MyBike een uniek registratiesysteem voor fietsen (een interfederale fietsdatabank). De registratie gebeurt via een gewestelijke website, op één federaal register. De gebruiker kan een natuurlijke persoon of een rechtspersoon zijn. Op elke fiets wordt een niet-verwijderbare sticker aangebracht. Deze bevat een unieke code die bij het scannen informatie geeft over de fiets.

De voordelen van MyBike zijn de volgende: meer fietsregistraties, eenvoudiger indienen van klachten, toename van de identificatie van de gestolen fietsen, snellere teruggave, eenvoudigere coördinatie van de actoren en betrouwbaardere statistieken.

De toe-eigening van dit systeem door alle belanghebbenden (gemeenten, politiediensten, het fietsecosysteem, enz.) is een prioriteit. In de eerste helft van 2024 zal ook een communicatiecampagne voor het grote publiek worden opgezet om het systeem bekend te maken.

5.2. *Combinatie fiets+trein*

De intermodaliteit fiets en trein is al een realiteit voor veel Belgen. Het potentieel is aanzienlijk. De combinatie van twee economische en zeer weinig vervuillende vervoerswijzen biedt aanzienlijke voordelen op zowel individueel als collectief vlak. Daarom werk ik samen met NMBS en de gewestelijke en lokale overheden om deze combinatie nog verder te versterken.

De prioriteit ligt niet bij het vervoer van fietsen in treinen, maar bij de combinatie van beide vervoerswijzen. Dankzij het openbaredienstcontract van NMBS zal elke halte uitgerust worden met kwaliteitsvolle en veilige fietsenstallingen. Ik ben bijzonder tevreden over de integratie van de stations Brussel-Zuid en Brussel-Noord in het Beliris-programma en van het project om er nieuwe fietsparkings te creëren.

Er worden bijzondere inspanningen geleverd betreffende de toegankelijkheid van fietsers in stations: installatie van fietsgoten in de trappen, ruime liften, hellende vlakken...

Ik zou de uitbreiding, vooral in stations in Wallonië, willen benadrukken van de locaties van de operator van deelfietsen Blue-Bike.

En 2023, la loi sur le droit des passagers est entrée en vigueur, prévoyant que tout nouveau matériel roulant commandé à partir de 2025 doit avoir minimum 8 places réservées pour les vélos (soit le double du minimum imposé par l'Europe). En parallèle, et indépendamment de ce minimum, le contrat de service public de la SNCB prévoit une augmentation du nombre d'emplacements vélo dans les trains d'au moins 50 % d'ici 2032.

Les liaisons internationales (y compris les trains de nuit) proposent de plus en plus des places pour les vélos. C'est indispensable pour envisager, notamment, l'essor d'un tourisme décarboné.

L'application "BikeOnTrain" a quant à elle vocation à s'intégrer dans l'application normale de la SNCB en 2024. A terme, il sera possible de connaître l'emplacement de la voiture "vélo" du train réservé. Le flochage des pictogrammes sur les voitures concernées se poursuit. C'est un service apprécié des cyclistes.

Enfin, la future grille tarifaire de la SNCB (février 2025) prévoira des réductions des tarifs vélo en heures creuses.

5.3. *Déplacements domicile-travail à vélo*

Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail se font de plus en plus souvent à vélo, et c'est excellent pour fluidifier nos déplacements mais aussi pour la santé, l'économie, le portefeuille des usagers et la réduction de notre impact carbone en Belgique.

Depuis 2023, grâce à la collaboration avec les ministres des Finances, des Affaires sociales et du Travail, tout travailleur du secteur privé peut désormais en bénéficier. Quant au secteur public, nous avons également presque atteint cet objectif, la décision relevant, séparément, de chaque entité. Pour sa part, le niveau fédéral est exemplaire en tant qu'employeur: les fonctionnaires fédéraux ont, en effet, tous droit à l'indemnité kilométrique vélo. Ils reçoivent automatiquement le montant maximal exonéré au niveau fiscal et au niveau de la sécurité sociale. Avec la ministre de la Fonction publique, nous venons de lancer des échanges avec les autres niveaux de pouvoir afin de les convaincre de combler les dernières lacunes en matière de remboursement des déplacements à vélo. L'objectif est clair: permettre à chaque travailleur qui le souhaite de bénéficier d'une indemnité pour couvrir les frais liés à l'usage du vélo pour la distance parcourue entre son domicile et son lieu de travail.

Le montant exonéré d'impôts et de cotisations sociales de l'indemnité kilométrique vélo va augmenter significativement en 2024 (de 0,27 euros à 0,35 euros par kilomètre). Une mesure compensatoire est également

In 2023 ging de wet passagiersrechten van kracht die voorschrijft dat alle nieuw rollend materieel vanaf 2025 tenminste 8 plaatsen voor fietsen moet hebben (dat is het dubbele van het door Europa opgelegde minimum). Tegelijkertijd en onafhankelijk van dit minimum, voorziet het openbaredienstcontract van NMBS in een toename van het aantal fietsplaatsen in de trein met minstens 50 % tegen 2032.

Internationale verbindingen (waaronder nachttreinen) bieden steeds meer fietsplaatsen aan. Dit is essentieel als we met name rekening houden met de groei van een koolstofvrij toerisme.

Het is de bedoeling dat de BikeOnTrain-app in 2024 geïntegreerd wordt in de normale NMBS-app. Op termijn zal het mogelijk zijn om de plaats van het 'fiets'-rijtuig op de gereserveerde trein te kennen. De pictogrammen worden verder aangebracht op de betrokken rijtuigen. Dit is een service die door fietsers gewaardeerd wordt.

Tot slot zal de toekomstige NMBS-tarief tabel (februari 2025) kortingen voorzien voor het fietssupplement in daluren.

5.3. *Woon-werkverkeer met de fiets*

Het woon-werkverkeer wordt steeds vaker met de fiets gedaan, en dat is uitstekend om onze verplaatsingen vlotter te laten verlopen, maar ook voor de gezondheid, de economie, de portemonnee van de gebruikers en het verminderen van onze CO₂-impact in België.

Dankzij de samenwerking met de ministers van Financiën, van Sociale Zaken en van Werk kan sinds 2023 elke werknemer in de privésector hiervan gebruikmaken. Wat de publieke sector betreft, hebben we deze doelstelling ook bijna bereikt, waarbij de beslissing door elke entiteit afzonderlijk wordt genomen. Het federale niveau van zijn kant is voorbeeldig als werkgever: de federale ambtenaren hebben immers recht op de fietskilometervergoeding. Ze ontvangen automatisch het maximale bedrag dat vrijgesteld is van belastingen en sociale zekerheid. Samen met de minister van Ambtenarenzaken zijn we zopas gesprekken gestart met de andere overheidsniveaus om hen te overtuigen de laatste hiaten op te vullen op vlak van terugbetaling van verplaatsingen met de fiets. Het doel is duidelijk: iedere werknemer die dat wenst, moet een vergoeding kunnen krijgen om de kosten van het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer te dekken.

Het bedrag vrijgesteld van belastingen en sociale bijdragen van de fietskilometervergoeding zal in 2024 aanzienlijk stijgen (van 0,27 euro naar 0,35 euro per kilometer). Voor werkgevers wordt ook een compenserende

actée à destination des employeurs. Et tout cela est de nature à augmenter le nombre de cyclistes quotidiens.

Mais les stimulants financiers seuls ne suffisent pas à faciliter le choix pour le vélo. Certaines personnes éprouvent des obstacles pratiques. C'est la raison pour laquelle j'ai lancé, cet automne 2023, deux appels à projet, et ce tel que je l'avais évoqué dans ma précédente note de politique générale. Ces derniers permettront un accompagnement ciblé et aideront encore plus de Belges à se remettre en selle. Je serai particulièrement attentif au suivi des projets sélectionnés, afin d'en tirer les enseignements nécessaires pour la suite.

5.4. Cyclostrades

Le terme de cyclostrade s'impose désormais pour évoquer les pistes cyclables situées le long des voies de chemin de fer ou sur les voies désaffectées. Une charte a été validée en juillet 2023 dans le cadre de la Conférence Interministérielle Mobilité pour en soutenir le déploiement. Elle contient une ambition commune et des engagements de tous les partenaires impliqués, y compris les deux entreprises de chemin de fer, la SNCB et Infrabel, ainsi que des accord spécifiques pour favoriser et lever les obstacles au déploiement de ces cyclostrades. Cette charte sera ratifiée très prochainement.

5.5. Implication du gouvernement et de l'administration fédérale

5.5.1. *Be Cyclist*

Le plan Be Cyclist adopté en septembre 2021 est inédit, à double titre. D'abord, parce qu'il s'agit du tout premier plan vélo d'un gouvernement fédéral en Belgique. Ensuite, et c'est unique en Europe, parce qu'il rassemble tous les ministres et tous les Secrétaires d'État, unis par l'ambition commune d'accélérer significativement l'utilisation du vélo, et ainsi réaliser le report modal nécessaire pour relever les défis climatiques.

Le rapport final édité à l'automne 2023 souligne que la quasi-totalité des 52 mesures a été finalisée ou le sera d'ici la fin de la législature. De nouvelles dynamiques positives ont été lancées, avec de très nombreuses mesures pérennisées.

Les bases pour une politique fédérale du vélo ont été posées, alimentées également par la Commission interfédérale vélo qui existe depuis 2021. Il appartiendra au prochain gouvernement de s'en emparer.

maatregel getroffen. Dit alles met het oog op een verhoging van het aantal fietsers op onze wegen.

Maar financiële stimulansen alleen zijn niet genoeg om de keuze voor de fiets te vergemakkelijken. Sommige mensen ervaren praktische obstakels. Daarom heb ik in het najaar van 2023 twee projectoproepen gelanceerd, zoals ik in mijn vorige algemene beleidsnota al vermeldde. Ze zullen gerichte ondersteuning mogelijk maken en nog meer Belgen opnieuw op de fiets kunnen helpen. Ik zal bijzondere aandacht besteden aan de opvolging van de geselecteerde projecten, om er de nodige lessen uit te trekken voor de toekomst.

5.4. Cyclostrades

De term "cyclostrade" wordt nu gebruikt om te verwijzen naar fietspaden langs spoorlijnen of op voormalige spoorlijnen. In juli 2023 werd in het kader van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit een charter goedgekeurd om de ontplooiing ervan te steunen. Het bevat een gemeenschappelijke ambitie en verbintenissen van alle betrokken partners, waaronder de beide spoorbedrijven NMBS en Infrabel, evenals specifieke afspraken om de verdere ontplooiing van deze cyclostrades te bevorderen en belemmeringen weg te werken. Dit charter zal zeer binnenkort worden geratificeerd.

5.5. Betrokkenheid van de regering en de federale overheid

5.5.1. *Be Cyclist*

Het Be Cyclist-plan dat in september 2021 werd goedgekeurd, is in twee opzichten ongekennd. Ten eerste is het het allereerste fietsplan van een federale regering in België. Ten tweede, en dat is ongekennd in Europa, omdat het alle ministers en staatssecretarissen samenbrengt, verenigd door de gemeenschappelijke ambitie om het fietsgebruik aanzienlijk te versnellen en zo de modal shift te realiseren die nodig is om de klimaatuitdagingen het hoofd te bieden.

In het eindrapport, dat in het najaar van 2023 werd gepubliceerd, wordt benadrukt dat bijna alle 52 maatregelen zijn afgerond of tegen het einde van de legislatuur afgerond zullen zijn. Nieuwe positieve dynamieken werden op gang gebracht, met een groot aantal duurzame maatregelen.

De basis voor een federaal fietsbeleid is gelegd, mede gevoed door de interfederale fietscommissie die sinds 2021 bestaat. Het is aan de volgende regering om dit op te pakken.

5.5.2. Objectif Transversal Mobilité

En printemps 2023, grâce au travail du SPF Mobilité, le gouvernement a approuvé l'Objectif Transversal Mobilité pour l'ensemble de la fonction publique fédérale. Le gouvernement assume son rôle d'employeur et soutient les fonctionnaires pour leur propre report modal. En 2024, sa mise en œuvre va s'accélérer.

5.6. Stratégie européenne

Les actions en faveur du vélo en Belgique se prolongent par des initiatives européennes exposées dans la première partie de cette note de politique générale.

6. Pour la navigation fluviale: soutenir et verdir le secteur

La navigation fluviale en Belgique est un secteur important: par son intérêt économique pour la logistique et son potentiel de transfert modal pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. La navigation intérieure représente en effet seulement 1,55 % des émissions des transports³.

Après de longues années d'un patient travail de concertation, je suis particulièrement satisfait de l'approbation, 30 juin 2023, par le Conseil des ministres de la loi sur l'affrètement et le transport fluvial. Le secteur du transport fluvial et les entreprises qui font appel à ses services attendaient depuis longtemps une modernisation des dispositions obsolètes héritées de la loi sur l'affrètement fluvial de 1936. La loi devrait être votée au Parlement avant la fin de cette année. Cette réforme vient compléter le code de la navigation belge. Elle ouvre la voie à une meilleure activation de ce secteur, qui est indispensable pour atteindre nos objectifs de réduction de nos émissions de gaz à effet de serre.

La rédaction, avant la fin de cette année, d'un arrêté royal relatif à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, ainsi qu'une modification à venir du code belge de la navigation appelée à simplifier l'enregistrement des hypothèques sur les navires, apporteront des clarifications utiles pour le secteur. Une fois encore, les mots d'ordre sont concertation avec le secteur et simplification des procédures.

En ce qui concerne la navigation de plaisance, nous avons continué à travailler de manière efficace et concertée avec le ministre de la Mer du Nord. Grâce au travail remarquable du SPF Mobilité, une application pour smartphone est disponible pour les plaisanciers depuis ce

³ Chiffres 2019.

5.5.2. Transversale Doelstelling Mobiliteit

In het voorjaar van 2023 keurde de regering, dankzij het werk van de FOD Mobiliteit, de Transversale Doelstelling Mobiliteit goed voor de hele federale overheid. De regering neemt haar verantwoordelijkheid als werkgever en ondersteunt de ambtenaren bij hun eigen modal shift. In 2024 zal de implementatie ervan versnellen.

5.6. Europese strategie

De acties ten voordele van de fiets in België worden uitgebreid met Europese initiatieven die in het eerste deel van deze algemene beleidsnota worden beschreven.

6. Voor de binnenvaart: de sector ondersteunen en vergroenen

De binnenvaart in België is een belangrijke sector, zowel omwille van haar economisch belang voor de logistiek als omwille van haar potentieel wat de modal shift betreft om de uitstoot van broeikasgassen te beperken. De binnenvaart vertegenwoordigt namelijk slechts 1,55 % van de uitstoot door het vervoer³.

Na jarenlang geduldig overleg ben ik bijzonder verheugd met de goedkeuring door de Ministerraad op 30 juni 2023 van de wet betreffende de bevrachting en vervoer in de binnenvaart. De binnenvaartsector en de bedrijven die van hun diensten gebruikmaken, hebben lang gewacht op een modernisering van de verouderde bepalingen uit de wet op de binnenbevrachting van 1936. De wet zou voor het einde van het jaar door het Parlement moeten worden goedgekeurd. Deze hervorming vormt een aanvulling op het Belgische Scheepvaartwetboek. Het maakt de weg vrij voor een betere activering van deze sector, wat essentieel is om onze doelstellingen te bereiken om onze uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

Het opstellen voor het einde van dit jaar van een koninklijk besluit inzake de inschrijving van binnenschepen, alsook een toekomstige wijziging van het Belgische Scheepvaartwetboek om de registratie van hypotheek op schepen te vereenvoudigen, zullen nuttige verduidelijkingen opleveren voor de sector. Ook hier zijn overleg met de sector en vereenvoudiging van de procedures de sleutelwoorden.

Wat de pleziervaart betreft, zijn we efficiënt en in overleg met de minister van Noordzee verder blijven werken. Dankzij het opmerkelijke werk van de FOD Mobiliteit is er sinds juli van dit jaar een smartphone-applicatie beschikbaar voor pleziervaarders. Het doel is eenvoudig:

³ Cijfers 2019.

mois de juillet. L'objectif est simple: pour que la plaisance reste un plaisir, l'information relative aux équipements de sécurité obligatoire doit être aussi simple et accessible que possible. C'est chose faite avec cette application qui permet également de télécharger ses brevets de manière digitale. Après de plus amples consultations avec le secteur, en 2024, le développement de l'application sera poursuivi pour encore plus de sécurité et de simplification administrative.

La problématique de la fin de vie des bateaux de plaisance se fait de plus en plus aigüe. Des épaves sont régulièrement abandonnées. Des procédures et des filières appropriées font encore défaut en Belgique pour pouvoir traiter efficacement cette problématique. Après avoir commandité une analyse préliminaire dont les résultats ont été rendus publics au début de cette année 2023, une enquête a été réalisée à ce sujet auprès des plaisanciers eux-mêmes. L'objectif est clair: disposer d'une vision stratégique et d'un plan d'action d'ici début de 2024. Cette thématique sera également à l'agenda d'un événement en mars 2024 (sur "L'Économie Circulaire dans le domaine de la navigation de plaisance"), afin d'élargir la réflexion au niveau européen, en profitant de la Présidence du Conseil de l'Union européenne. Tout cela participe aux objectifs de la cible n°12.5 des ODD (réduction des déchets, via notamment le recyclage et la réutilisation).

7. Pour la mobilité servicielle: développer des solutions

"La mobilité servicielle, ou Maas (Mobility-as-a-Service), désigne un concept de mobilité dans lequel le voyageur peut effectuer des déplacements de porte à porte grâce à une offre intégrée de moyens et de services de transport. Une interface numérique permet à l'utilisateur de planifier, de payer et, si nécessaire, de réserver l'ensemble du trajet sans avoir à posséder de véhicule." Voilà les mots par lesquels s'ouvre la vision interfédérale du MaaS.

Ma volonté est de poursuivre les travaux en cours, après la rédaction de cette vision commune. En effet, le MaaS présente un levier prometteur pour réussir la politique de report modal. Cela soulève des enjeux technologiques et économiques qui sont abordés dans la vision interfédérale. La législation européenne est en pleine évolution et la Belgique défendra une position volontariste et résolument orientée vers l'avenir d'une mobilité libérée lorsque les propositions réglementaires seront sur la table.

La création d'un écosystème unique au niveau interfédéral belge est importante et permettra un développement plus rapide et à moindre coût des solutions

als we willen dat varen plezierig blijft, moet de informatie over verplichte veiligheidsuitrusting zo eenvoudig en toegankelijk mogelijk zijn. Dat is nu gebeurd met deze applicatie, waarmee u ook uw brevetten digitaal kunt downloaden. Na verder overleg met de sector wordt de app verder ontwikkeld voor nog meer veiligheid en administratieve vereenvoudiging.

Het probleem van afgedankte pleziervaartuigen wordt steeds nijpender. Wrakken worden regelmatig achtergelaten. In België ontbreken nog de gepaste procedures en kanalen om dit probleem effectief aan te pakken. Na het bestellen van een vooronderzoek, waarvan de resultaten begin 2023 openbaar werden gemaakt, is hierover een enquête gehouden onder de pleziervaarders zelf. Het doel is duidelijk: een strategische visie en een actieplan tegen begin 2024 hebben. Dit onderwerp zal ook op de agenda staan van een evenement in maart 2024 (over "De Circulaire Economie in de pleziervaart"), om de reflectie op Europees niveau te verbreden, gebruikmakend van het voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie. Dit alles voldoet aan de doelstelling van SDG-doelstelling 12.5 (afvalvermindering, met name door recycling en hergebruik).

7. Voor "Mobility as a Service": oplossingen ontwikkelen

"Mobiliteit als dienst of MaaS (Mobility-as-a-Service), staat voor een mobiliteitsconcept, waarbij de reiziger deur-tot-deur verplaatsingen kan maken dankzij een geïntegreerd aanbod van vervoermiddelen en -diensten. Een digitale interface maakt het mogelijk de volledige reis te plannen, te betalen en zo nodig te reserveren, zonder zelf een vervoermiddel te hoeven bezitten." Dit zijn de woorden waarmee de interfederale visie op MaaS opent.

Het is mijn bedoeling om het lopende werk voort te zetten na het opstellen van deze gemeenschappelijke visie. MaaS is namelijk een veelbelovende hefboom voor een succesvol beleid voor modal shift. Dit roept technologische en economische uitdagingen op die in de interfederale visie aan bod komen. De Europese wetgeving is volop in ontwikkeling en België zal een proactieve positie verdedigen resoluut gericht op een geëmancipeerde mobiliteit wanneer de regelgevende voorstellen op tafel zullen liggen.

De creatie van een uniek ecosysteem op Belgisch interfederaal niveau is belangrijk en zal het mogelijk maken om sneller en goedkoper oplossingen te ontwikkelen in

en Belgique. En effet, tant pour les acteurs privés que publics, tant pour les opérateurs de mobilité que pour les fournisseurs de solution MaaS, il est essentiel de fixer un cadre clair et de rassembler les efforts fournis afin d'accélérer le développement de nouvelles solutions de mobilité servicielle et leur adoption.

Les différents éléments de la vision ont été regroupés et sont maintenant divisés en actions coordonnées par chaque administration. Le SPF Mobilité coordonne, par exemple, l'action *"discussion au sein d'un groupe de travail sur l'harmonisation de l'infrastructure de paiement"*.

Afin de définir des règles partagées entre tous les acteurs et de garantir l'intérêt général, la rédaction d'un code de conduite rassemblant acteurs publics et privés est une prochaine étape. Ce code doit permettre de déterminer plus précisément les mesures à considérer, et ce afin de favoriser la continuité des services dans tout le pays, les obligations en termes de partage de données et de service après-vente ainsi que la disponibilité des produits.

Le projet européen NAPCORE (National Access Point Coordination Organisation for Europe), chargé de coordonner et d'harmoniser plus de 30 plateformes de données de mobilité à travers l'Europe, entamera, début 2024, sa quatrième et dernière année de travail. En plus de la coordination sur les aspects liés à la gouvernance des points d'accès nationaux (NAP), à leur contenu, à leur interopérabilité et à l'évaluation de la conformité des NAP par rapport aux obligations légales, il s'agira également de préparer l'avenir de NAPCORE et d'examiner les différentes structures de gouvernance possibles sur le long terme. Le SPF Mobilité contribuera entre autres activement à cet exercice en menant les discussions et en étudiant les caractéristiques des structures envisagées afin de permettre de pérenniser le travail entamé.

Avec mes collègues régionaux, nous avons également rassemblé les opérateurs de transports en commun ainsi que "The Belgian Mobility Company" - BMC (l'entreprise détenue par les quatre opérateurs) afin de voir comment simplifier la billettique au niveau belge et rendre les changements de modes plus simples.

La cible n°9.1 des ODD *"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 [à l'infrastructure]"* ainsi que la cible n° 11.2, en particulier dans l'*"attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des*

België. Voor zowel private als publieke actoren, mobiliteitsoperatoren en aanbieders van MaaS-oplossingen, is het inderdaad essentieel om een duidelijk kader te creëren en de inspanningen te bundelen om de ontwikkeling en de goedkeuring van nieuwe MaaS-oplossingen te versnellen.

De verschillende elementen van de visie werden gegroepeerd en zijn nu onderverdeeld in acties die door elke administratie worden gecoördineerd. Zo coördineert de FOD Mobiliteit bijvoorbeeld de actie *"bespreking binnen een werkgroep over de harmonisatie van de betalingsinfrastructuur"*.

Om regels te definiëren die door alle actoren worden gedeeld en om het algemeen belang te garanderen, is de volgende stap het opstellen van een gedragscode die publieke en private actoren samenbrengt. Deze code moet het mogelijk maken om nauwkeuriger te bepalen welke maatregelen moeten worden overwogen om de continuïteit van de dienstverlening in het gehele land te bevorderen, welke verplichtingen er gelden op het gebied van gegevensuitwisseling en service na verkoop, en welke producten beschikbaar zijn.

Het Europese project NAPCORE (National Access Point Coordination Organisation for Europe), verantwoordelijk voor de coördinatie en harmonisatie van meer dan 30 platformen van mobiliteitsgegevens in heel Europa, gaat begin 2024 zijn vierde en laatste werkjaar in. Naast de coördinatie van aspecten met betrekking tot het bestuur van de nationale toegangspunten (NAP's), de inhoud ervan, hun interoperabiliteit en de beoordeling of de NAP's de wettelijke verplichtingen naleven, zal het ook de voorbereiding van de toekomst van NAPCORE inhouden en het onderzoeken van de verschillende mogelijke bestuursstructuren op de lange termijn. De FOD Mobiliteit zal hier onder meer actief aan meewerken door de discussies te leiden en de kenmerken van de beoogde structuren te bestuderen om het werk voort te zetten.

Samen met mijn gewestelijke collega's hebben we ook de openbaarvervoermaatschappijen en "The Belgian Mobility Company" - BMC (de onderneming die de vier maatschappijen bezit) samengebracht om te bekijken hoe we het ticketsysteem op Belgisch niveau kunnen vereenvoudigen en het veranderen van vervoerswijze te vergemakkelijken.

SDG target 9.1 *"ter ondersteuning van de economische ontwikkeling en het menselijk welzijn, met klemtoon op een betaalbare en billijke toegang voor iedereen [tot infrastructuur]"*, evenals SDG target 11.2, in het bijzonder de *"aandacht voor de behoeften van mensen in kwetsbare situaties, vrouwen, kinderen, personen met een handicap en ouderen"*, zijn belangrijk. "Mobility as

enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.” sont importantes. La mobilité servicielle doit permettre plus de liberté et plus d’égalité dans la mobilité.

8. Gouverner en confiance, cohérence et espérance

Jusqu’au bout de cette législature, je travaillerai en transversalité, dans la collégialité et de manière responsable.

En matière de mobilité, au regard des compétences partagées, il faut notamment souligner l’importance de pouvoir articuler actions fédérales et régionales. La collaboration au sein de la Conférence Interministérielle de la mobilité est primordiale. J’en ferai encore un lieu utile en 2024.

Depuis 2020, un grand nombre de mesures structurelles ont été proposées. Beaucoup d’entre elles se développeront encore au-delà de 2024. Nous savons que nous ne transformerons notre mobilité – pour la rendre plus simple, plus accessible, plus efficace, plus sûre et moins polluante – que si nos actions sont cohérentes et partagées: en amont, sur les objectifs à atteindre, durant leur élaboration et, enfin, dans le cadre de leur mise en œuvre. Cela mérite d’être souligné dans la dernière partie de cette note de politique générale.

8.1. Mobilité dans les plans transversaux du gouvernement

Mon travail se prolonge nécessairement dans l’action collective du gouvernement. En effet, la mobilité est indissociable de l’ensemble des politiques publiques: qu’il s’agisse de fiscalité, d’emploi, de climat, d’énergie, de la fonction publique, etc. La collaboration avec la Justice ou l’Intérieur est quotidienne. La préparation de la Présidence belge du Conseil de l’Union européenne se fait en lien permanent avec les Affaires européennes et le Premier ministre.

Ainsi, je travaille en permanence en collaboration avec mes collègues ministres et Secrétaires d’État. C’est ensemble que nous changeons la mobilité, notre mobilité. Et c’est ensemble que nous mettons la mobilité au service d’une *“Belgique prospère, solidaire et durable.”* J’apporte une attention particulière aux questions d’égalité, notamment pour le genre et l’inclusion, ainsi qu’aux questions relatives à la transition écologique de notre pays.

En 2024, je poursuivrai donc les travaux initiés dans le cadre de la contribution fédérale au Plan National Énergie Climat (PNEC). Je suivrai très attentivement l’avancement des mesures planifiées pour réduire la dépendance aux

a Service” moet meer vrijheid en gelijkheid in Mobiliteit mogelijk maken.

8. Besturen met vertrouwen, coherentie en hoop

Tot het einde van deze legislatuur zal ik transversaal, collegiaal en verantwoordelijk te werk gaan.

Op het vlak van mobiliteit, gezien de gedeelde bevoegdheden, wijzen we erop dat het bijzonder belangrijk is om federale en gewestelijke acties op elkaar te kunnen afstemmen. Samenwerking binnen de Interministeriële Conferentie Mobiliteit is van het grootste belang. Ik zal er ook in 2024 een nuttig forum van maken.

Sinds 2020 zijn er een groot aantal structurele maatregelen voorgesteld. Veel daarvan zullen zich ook na 2024 blijven ontwikkelen. We weten dat we onze mobiliteit alleen zullen kunnen transformeren - om ze eenvoudiger, toegankelijker, efficiënter, veiliger en minder vervuillend te maken - als onze acties coherent en gedeeld zijn: in de aanloop ervan, bij het opstellen van de te bereiken doelstellingen; tijdens de uitwerking ervan en ten slotte in het kader van de uitvoering ervan. Dit verdient om benadrukt te worden in het laatste deel van deze algemene beleidsnota.

8.1. Mobiliteit in de transversale plannen van de regering

Mijn werk strekt zich noodzakelijkerwijs uit tot de collectieve actie van de regering. Mobiliteit is immers onlosmakelijk verbonden met al het overheidsbeleid, of het nu gaat om fiscaliteit, werkgelegenheid, klimaat, energie, ambtenarenzaken... We werken dagelijks samen met Justitie en Binnenlandse Zaken. De voorbereiding van het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie gebeurt in permanente samenspraak met Europese Zaken en de Eerste minister.

Aldus werk ik voortdurend samen met mijn collega-ministers en -staatssecretarissen. Samen veranderen we de mobiliteit, onze mobiliteit. En samen stellen we mobiliteit ten dienste van een *“welvarend, solidair en duurzaam België”*. Ik wil in het bijzonder stilstaan bij de gelijkheidsproblematiek, met name gendergelijkheid en inclusie, en bij de ecologische transitie van ons land.

In 2024 zal ik dus het werk voortzetten dat is opgestart in het kader van de federale bijdrage aan het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP). Ik zal de voortgang van de geplande maatregelen om de afhankelijkheid

énergies fossiles. D'un point de vue global, je mets mon action en cohérence avec les objectifs du PNEC. Et je veille plus spécifiquement à la réalisation concrète des mesures du plan qui ont été intégrées dans les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel.

Depuis le début de la législature, mon équipe a activement et concrètement alimenté les différents plans fédéraux transversaux. Cette dynamique se poursuivra en 2024, avec pour objectif de réaliser les actions prévues notamment dans les plans pauvreté et économie circulaire, ainsi que les mesures fédérales d'adaptation aux changements climatiques.

Au sujet du Plan d'action fédéral en faveur des personnes en situation de handicap 2021-2024, plusieurs mesures relatives à la mobilité ont fait l'objet d'un suivi dans le cadre de la Plateforme d'information et d'échange sur l'accessibilité dans le domaine ferroviaire. Concernant le Plan d'action national contre le racisme 2021-2024, ainsi que le Plan pour une Belgique LGBTQI+ friendly, mon équipe est en contact étroit avec Infrabel et la SNCB pour favoriser de manière durable une culture de l'inclusion, de solidarité et de respect des droits humains. Cela se concrétise dans les faits notamment par des actions de formation et de sensibilisation du personnel, des outils d'information, des instruments d'enquête et par une politique de recrutement cohérente et diversifiée.

8.2. *Soutien au SPF Mobilité*

L'implication et l'expertise des équipes du SPF Mobilité sont les conditions d'une préparation et d'une mise en œuvre efficaces de nos politiques publiques.

Les bases que nous avons posées ensemble permettent de donner du sens et de la cohérence à moyen et à long terme. Nous savons que les transformations dans le domaine de la mobilité ne se font pas du jour au lendemain. Renforcer la dimension prospective du SPF Mobilité est importante. L'administration a ainsi engagé un processus pour définir une vision fédérale de la mobilité. En 2023, un projet intitulé "Les Innovateurs" a permis d'affiner la réflexion. Cela doit servir de base à l'élaboration du Plan stratégique de la prochaine législature. Pour 2024, en écho à la présente note de politique générale, un nouveau plan opérationnel sera acté. Enfin, le SPF Mobilité rédigera, au premier semestre 2024, un mémorandum pour accompagner les discussions visant à former un nouveau gouvernement après les élections.

Plus spécifiquement, il y a un enjeu à pérenniser l'expertise du SPF Mobilité pour accompagner le

van fossiele brandstoffen te verminderen op de voet volgen. Globaal gezien stem ik mijn acties af op de doelstellingen van het NEKP. Meer bepaald zie ik toe op de concrete uitvoering van de maatregelen van het plan die geïntegreerd zijn in de beheerscontracten van NMBS en Infrabel.

Sinds het begin van de legislatuur heeft mijn team actief en concreet bijgedragen aan de verschillende transversale federale plannen. Deze dynamiek zal zich in 2024 voortzetten met als doel de acties uit te voeren die met name in het armoedeplan en het plan van circulaire economie voorzien zijn, alsook de federale maatregelen om zich aan te passen aan de klimaatverandering.

Wat het Federaal actieplan Handicap 2021-2024 betreft, werden verschillende mobiliteitsgerelateerde maatregelen opgevolgd in het kader van het Informatie- en Uitwisselingsplatform betreffende de toegankelijkheid in de spoorwegsector. Wat het Nationaal Actieplan tegen Racisme 2021-2024 en het Plan 'Voor een LGBTQI+ Friendly Belgium' betreft, staat mijn team in nauw contact met Infrabel en NMBS om op een duurzame manier een cultuur van inclusie, solidariteit en respect voor mensenrechten te bevorderen. Dit gebeurt in de praktijk in de vorm van opleidings- en bewustmakingsacties voor het personeel, informatiemiddelen, enquête-instrumenten en een coherent en ge diversifieerd aanwervingsbeleid.

8.2. *Ondersteuning van de FOD Mobilité*

De betrokkenheid en expertise van de teams van de FOD Mobilité zijn de voorwaarden voor een efficiënte voorbereiding en implementatie van ons overheidsbeleid.

De fundamenteën die we samen hebben gelegd maken het mogelijk om zin en samenhang te bieden op de middellange en lange termijn. We weten dat veranderingen op het gebied van mobiliteit niet van vandaag op morgen gebeuren. Het versterken van de toekomstgerichte dimensie van de FOD Mobilité is belangrijk. De administratie heeft aldus een proces gelanceerd om een federale visie op mobiliteit te definiëren. In 2023 maakte een project met de titel "De Innovatoren" het mogelijk om de reflectie te verfijnen. Dit moet als basis dienen voor de uitwerking van het strategisch plan van de volgende legislatuur. Voor 2024 zal, in navolging van deze algemene beleidsnota, een nieuw operationeel plan worden aangenomen. Ten slotte zal de FOD Mobilité in de eerste helft van 2024 een memorandum opstellen ter ondersteuning van de besprekingen die de vorming van een nieuwe regering na de verkiezingen als objectief hebben.

Meer specifiek bestaat de behoefte aan het bestendigen van de expertise van de FOD Mobilité om de

développement des politiques vélo, en particulier avec la mise en place du projet MyBike. L'administration fédérale est prête à jouer pleinement son rôle d'ensemblier et de poser les bases d'une vision à long terme pour le vélo en Belgique, à l'instar de ce que nous avons fait pour le rail. Le gouvernement a donc acté des moyens supplémentaires lors de l'élaboration du budget 2024 pour renforcer l'administration dans la conduite des politiques vélo.

En 2023, la réorganisation de la DGTA a franchi des paliers significatifs, avec de nombreux recrutements et la publication d'un nouvel organigramme. Un des enjeux est de limiter désormais le turn-over. Un plan d'action supplémentaire a été élaboré. La révision des outils informatiques mis à la disposition de la DGTA est en cours et continuera d'être déployée en 2024. Au regard des dossiers exposés précédemment (nouveau contrat de gestion avec skeyes, loi-cadre aérienne, limitation des nuisances sonores, etc.) il est indispensable que la DGTA renforce encore son expertise et qu'elle remplisse pleinement sa mission d'autorité de tutelle. Ainsi, au-delà des décisions déjà prises par le gouvernement, en début de législature, pour soutenir le recrutement au sein de la DGTA, je souhaite renforcer et accélérer le processus de redressement de la DGTA en mettant en place un accompagnement ciblé. Des moyens budgétaires spécifiques pour ce travail ont été dégagés pour 2024.

Le SPF Mobilité disposera d'une manière générale de davantage de moyens pour accompagner les actions structurantes décrites dans la présente note de politique générale. Je pense notamment au suivi rigoureux de la performance et des investissements des entreprises publiques SNCB et Infrabel. On peut citer aussi l'anticipation des mutations liées aux véhicules autonomes et à l'essor nécessaire de la mobilité servicielle. Enfin, la lutte volontariste contre le dumping social dans le transport disposera d'un budget plus important. C'est, je le rappelle, l'une de nos priorités dans le cadre de la Présidence belge du Conseil de l'Union européenne en 2024.

8.3. Relations avec la Chambre

Le Parlement, à travers ses deux assemblées, est l'un des poumons de notre démocratie. Aussi, je veille à me rendre le plus disponible possible pour des échanges avec les député-e-s, notamment lors des questions parlementaires. Je m'applique à la plus grande précision dans mes réponses. Le contrôle de l'action du gouvernement est un fondement démocratique. Jusqu'à la fin de la législature, les député-e-s pourront compter sur moi.

ontwikkeling van het fietsbeleid te ondersteunen, in het bijzonder met de implementatie van het MyBike-project. De federale overheid is bereid om haar verenigende rol ten volle te spelen en de basis te leggen voor een lange-termijnvisie voor de fiets in België, naar het voorbeeld van wat we hebben gedaan voor het spoor. Bij het opstellen van de begroting voor 2024 stemde de regering ermee in om extra middelen ter beschikking te stellen om de administratie die verantwoordelijk is voor de uitvoering van dit fietsbeleid te versterken.

In 2023 heeft de reorganisatie van het DGLV een aantal belangrijke mijlpalen bereikt, met talrijke aanwervingen en de publicatie van een nieuw organigram. Een uitdaging is nu om het personeelsverloop te beperken. Er is een aanvullend actieplan opgesteld. De herziening van de IT-instrumenten die ter beschikking van het DGLV worden gesteld, is aan de gang en zal in 2024 verder uitgerold worden. Met het oog op de hierboven geschetste dossiers (nieuw beheerscontract met skeyes, kaderwet luchtvaart, beperking van geluidsoverlast, enz.) is het essentieel dat het DGLV haar expertise verder versterkt en haar rol als toezichhoudende autoriteit ten volle vervult. Naast de beslissingen die de regering aan het begin van de legislatuur al heeft genomen om de aanwerving binnen het DGLV te ondersteunen, wil ik het herstelproces van het DGLV versterken en versnellen door gerichte steun te verlenen. Voor 2024 zijn hiervoor specifieke begrotingsmiddelen uitgetrokken.

In het algemeen zal de FOD Mobiliteit over meer middelen beschikken om de structurerende acties beschreven in deze algemene beleidsnota te ondersteunen. Ik denk hierbij in het bijzonder aan de nauwgezette opvolging van de prestaties en investeringen van de overheidsbedrijven NMBS en Infrabel. We kunnen ook de anticipatie op de veranderingen in verband met autonome voertuigen en de noodzakelijke ontwikkeling van de dienstenmobiliteit vermelden. Tot slot zal de proactieve strijd tegen sociale dumping in de transportsector een groter budget krijgen. Ik herinner eraan dat dit een van onze prioriteiten is onder het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie in 2024.

8.3. Betrekkingen met de Kamer

Het Parlement is met zijn twee assemblees één van de kernen van onze democratie. Daarom doe ik mijn uiterste best om zo beschikbaar mogelijk te zijn voor uitwisselingen met de parlementsleden, waaronder tijdens parlementaire vragen. Ik tracht zo nauwkeurig mogelijk te zijn in mijn antwoorden. Controle ten aanzien van de regering is een hoeksteen van de democratie. Tot het einde van de legislatuur zullen de parlementsleden op mij kunnen rekenen.

Les lois et les résolutions d'initiative parlementaire permettent de nourrir utilement le travail du gouvernement. Nous devons tous œuvrer à bâtir les meilleures politiques publiques.

Pour être plus précis, en matière de mobilité, les résolutions ayant été adoptées par la session plénière de la Chambre entre le 21 juillet 2022 et le 20 juillet 2023 sont les suivantes:

- la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train;
- le soutien à la croissance durable de la mobilité partagée en Belgique;
- le renfort de la Police des Chemins de Fer;
- l'amélioration du transport ferroviaire régional transfrontalier de voyageurs;
- l'instauration d'un billet intégré à un prix abordable pour les transports en commun en Belgique.

Depuis octobre 2022, mon avis écrit et celui du SPF Mobilité (pour certaines propositions de loi ou de résolution) ayant été versés aux travaux de la Commission Mobilité, Entreprises publiques et Institutions fédérales concernent:

- la proposition de loi (55-1880) modifiant la loi du 27 avril 2018 sur la Police des Chemins de Fer en ce qui concerne la procédure applicable à la suppression des passages à niveau;
- la proposition de résolution relative à l'amélioration du transport ferroviaire transfrontalier régional de voyageurs (55-2849);
- la proposition de résolution (55-1107) relative à la mise en circulation de trains autonomes. Cette proposition de résolution a aussi fait l'objet d'un avis écrit du SPF Mobilité;
- la proposition de résolution (55-2665) relative au remplacement du transport aérien par le transport ferroviaire. Cette proposition de résolution a aussi fait l'objet d'un avis écrit du SPF Mobilité;
- la proposition de résolution (55-2881) relative à l'instauration d'un billet intégré à un prix abordable pour les transports en commun en Belgique;
- la proposition de loi (55-3240) relative à la mise en place et à la mise en œuvre d'une politique cyclable fédérale;

De wetsvoorstellen en voorstellen van resolutie van het Parlement leveren nuttige input voor het werk van de regering. We moeten er allemaal naar streven om het beste overheidsbeleid op te bouwen.

Om specifieker te zijn, in termen van mobiliteit, werden de volgende resoluties aangenomen door de plenaire vergadering van de Kamer tussen 21 juli 2022 en 20 juli 2023 met betrekking tot:

- de bestrijding van seksuele intimidatie en agressie in de trein;
- de ondersteuning van duurzame groei van gedeelde mobiliteit in België;
- de versterking van de Spoorwegpolitie;
- het verbeteren van het regionaal grensoverschrijdend reizigersvervoer over het spoor;
- de invoering van een geïntegreerd en betaalbaar ticket voor het openbaar vervoer in België.

Sinds oktober 2022 werden mijn schriftelijk advies en dat van de FOD Mobiliteit (voor sommige wetsvoorstellen, of voorstellen van resolutie) opgenomen in de werkzaamheden van de Commissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen:

- het wetsvoorstel (55-1880) tot wijziging van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen, wat betreft de procedure voor het afschaffen van overwegen;
- het voorstel van resolutie betreffende het verbeteren van het regionaal grensoverschrijdend reizigersvervoer over het spoor (55-2849);
- het voorstel van resolutie (55-1107) betreffende de invoering van zelfrijdende treinen. Dit voorstel van resolutie maakte eveneens het voorwerp uit van een schriftelijk advies van de FOD Mobiliteit;
- het voorstel van resolutie (55-2665) betreffende de substitutie van luchtvaart naar spoorvervoer. Dit voorstel van resolutie maakte eveneens het voorwerp uit van een schriftelijk advies van de FOD Mobiliteit;
- het voorstel van resolutie (55-2881) over de invoering van een geïntegreerd en betaalbaar ticket voor het openbaar vervoer in België;
- het wetsvoorstel (55-3240) teneinde een federaal fietsbeleid tot stand te brengen en uit te voeren;

- la proposition de loi (55-3440) relative à l'instauration et à l'imposition de l'ouverture de portière à la hollandaise dans la circulation;

- la proposition de loi (55-3232) relative aux sanctions des conducteurs de véhicule à moteur munis d'un permis de conduire dont la date de validité administrative a expiré. Cette proposition de loi a aussi fait l'objet d'un avis écrit du SPF Mobilité.

La Commission Intérieur, Sécurité, Migration et Matières administratives a reçu mon avis écrit concernant:

- la proposition de loi (55-3352) modifiant l'arrêté royal du 5 janvier 2021 relatif à l'utilisation de chiens lors de l'exercice d'activités de gardiennage telles que visées dans la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière en ce qui concerne les compétences des agents de gardiennage ou de sécurité qui guident un chien de patrouille;

- la proposition de résolution (55-1605) relative à l'augmentation des chances de verbaliser les chauffards récidivistes en interconnectant la banque-carrefour des permis de conduire avec le réseau ANPR.

Enfin, la Commission des Pétitions a reçu mon avis écrit concernant:

- la pétition n°55_2021-2022/2 relative à la modification de la législation sur les engins de micromobilité électrique;

- la pétition n°55_2021-2022/48 relative aux angles morts et à la sécurité routière.

- het wetsvoorstel (55-3440) betreffende de invoering en het afdwingbaar maken van de "Dutch Reach" in het verkeer;

- het wetsvoorstel (55-3232) betreffende de bestrafing van het besturen van een motorvoertuig met een rijbewijs waarvan de administratieve geldigheidsduur verstreken is. Dit voorstel van resolutie maakte eveneens het voorwerp uit van een schriftelijk advies van de FOD Mobilité.

De Commissie Binnenlandse Zaken, Veiligheid, Migratie en Bestuurszaken heeft mijn schriftelijk advies ontvangen over:

- het wetsvoorstel (55-3352) tot wijziging van het koninklijk besluit van 5 januari 2021 betreffende het gebruik van honden bij de uitoefening van bewakingsactiviteiten zoals bedoeld in de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid voor wat betreft de bevoegdheden van bewakings- of veiligheidsagenten die een patrouillehond geleiden;

- het voorstel van resolutie (55-1605) betreffende de verhoging van de pakkans voor verkeersrecidivisten door een koppeling van de kruispuntbank van rijbewijzen met het ANPR-netwerk.

Tot slot heeft de Commissie voor de Verzoekschriften mijn schriftelijk advies ontvangen over:

- het verzoekschrift n°55_2021-2022/2 over de aanpassing van de wetgeving inzake elektrische micromobiteit apparaten;

- het verzoekschrift n°55_2021-2022/48 over dode hoeken en verkeersveiligheid.

8.4. *Implication de toutes les parties prenantes et participation citoyenne*

Le dialogue avec la société civile est primordial. Il permet d'enrichir nos réflexions et nos actions. Cela se passe de manière informelle, à travers visites de terrain, rendez-vous, participation à des événements, échanges de courrier... ou, de manière plus formelle, via différentes instances (Conseil Central de l'Économie, Conseil National du Travail, Conseil Fédéral du Développement Durable, Conseil Consultatif des Voyageurs Ferroviaires, Comité des utilisateurs du fret, Plateforme d'Information et de Dialogue autour de l'Accessibilité du Rail, Plateforme de Concertation relative aux nuisances sonores de l'aéroport Bruxelles-National, Commission Vélo Interfédérale...).

Le Conseil Fédéral du Développement Durable a souligné cette disponibilité dans son dernier rapport d'activité: *"Le ministre l'implique dans tous ces processus importants d'un point de vue sociétal. Il faut également noter la bonne pratique instaurée par le cabinet du ministre Gilkinet, qui consiste à organiser une réunion de suivi systématique après chacun de ces avis."*

Nos actions peuvent aller jusqu'à s'appuyer sur l'expertise des personnes de terrain. C'est la raison pour laquelle, en 2024, avec la SNCB et en concertation avec la ministre de l'Intégration sociale, j'espère concrétiser l'engagement d'un expert du vécu via le programme 'Expert du Vécu' du Service public fédéral de programmation Intégration sociale.

Je m'attache également à être à l'écoute et à répondre aux attentes et aux propositions des citoyen-ne-s. Cela se traduit par exemple via l'appui apporté à un certain nombre de projets (subsides) qui concourent à une mobilité plus durable.

L'exercice est parfois exigeant. Il est toujours intéressant. Il contribue, humblement mais avec détermination, à combler le fossé creusé ou ressenti entre les citoyen-ne-s et leurs mandataires, entre les citoyen-ne-s et leurs administrations. C'est pourquoi, je resterai attaché, jusqu'à la fin de la législature à ce que mes collaborateur-ice-s soient forces de proposition et disponibles pour cultiver ces liens.

8.4. *Betrokkenheid van alle belanghebbenden en burgerparticipatie*

De dialoog met het maatschappelijk middenveld is daarom essentieel. Het verrijkt ons denken en handelen. Dit gebeurt informeel, via bezoeken op het terrein, ontmoetingen, deelname aan evenementen, briefwisseling, enz., of op een meer formele manier via verschillende instanties (Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, Nationale Arbeidsraad, Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling, Raadgevend Comité van de Treinreizigers, Comité voor gebruikers van Goederenvervoer, Informatie- en dialoogplatform rond de toegankelijkheid van het spoor, Overlegplatform over de geluidshinder op de luchthaven Brussel-Nationaal, Interfederale Fietscommissie, enz.).

De Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling onderstreept deze beschikbaarheid in zijn laatste activiteitenverslag: *"De minister betreft hem bij al deze maatschappelijk belangrijke processen. Vermeldenswaard is ook de goede praktijk van het kabinet van minister Gilkinet om na elk van deze adviezen systematisch een follow-upvergadering te organiseren."*

Onze acties kunnen zo ver gaan dat we op de expertise van mensen in het veld kunnen vertrouwen. Daarom hoop ik in 2024 samen met NMBS en in overleg met de minister van Maatschappelijke Integratie een ervaringsdeskundige aan te werven via het programma 'Ervaringsdeskundigen' van de programmatorische federale overheidsdienst Maatschappelijke Integratie.

Ik streef er tevens naar om te luisteren naar en te voldoen aan de verwachtingen en voorstellen van de burgers. Dit uit zich bijvoorbeeld in de geboden steun aan een aantal projecten (subsidiën) die bijdragen tot een duurzamere Mobiliteit.

Het is soms een moeilijke oefening. Maar het is altijd een interessante oefening. Zij draagt op bescheiden maar vastberaden wijze bij tot het overbruggen van de kloof tussen de burgers en hun vertegenwoordigers, tussen de burgers en hun overheden. Daarom blijf ik me tot het einde van de legislatuur blijven inzetten om ervoor te zorgen dat mijn medewerkers proactief mee ijveren voor het versterken van deze banden.

8.5. Objectifs du Développement Durable

L'importance des ODD a été explicitée en introduction de la présente note de politique générale. Au fur et à mesure du texte il a été fait référence aux objectifs et aux cibles. L'ODD n°13 concernant la lutte contre le changement climatique est transversal et systématique dans toutes les actions que j'enclenche. Il en va de même pour l'ODD n°10 sur la réduction des inégalités. Urgence climatique et justice sociale guident mon action.

De manière plus précise, l'analyse exhaustive de mes projets a permis d'identifier qu'ils contribuent aux ODD et aux cibles suivants (intitulés complets):

- 3 – Bonne santé et bien-être:
 - 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.
 - 3.9 – D'ici à 2030, réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses et à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol.
- 5 – Egalité entre les sexes
- 7 – Énergie propre et d'un coût durable:
 - 7.2 – D'ici à 2030, accroître nettement la part de l'énergie renouvelable dans le bouquet énergétique mondial.
- 8 – Travail décent et croissance économique:
 - 8.8 – Défendre les droits des travailleurs, promouvoir la sécurité sur le lieu de travail et assurer la protection de tous les travailleurs, y compris les migrants, en particulier les femmes, et ceux qui ont un emploi précaire.
- 9 – Industrie, innovation et infrastructure:
 - 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.
- 10 – Inégalités réduites

8.5. Duurzame Ontwikkelingsdoelen

Het belang van de SDG's werd toegelicht in de inleiding van deze nota. Doorheen de tekst wordt verwezen naar de doelstellingen en targets. SDG 13 over de bestrijding van de klimaatverandering is transversaal en systematisch aanwezig in alle acties die ik onderneem. Hetzelfde geldt voor SDG 10 over het terugdringen van ongelijkheid. De urgentie van klimaatverandering en sociale rechtvaardigheid vormen de leidraad voor mijn actie.

Meer specifiek is uit de uitgebreide analyse van mijn projecten gebleken dat zij bijdragen aan de volgende SDG's en doelstellingen (volledige titels):

- 3 – Goede gezondheid en welzijn:
 - 3.6 – Tegen 2020 het aantal doden en gewonden in het verkeer wereldwijd halveren.
 - 3.9 – Tegen 2030 in aanzienlijke mate het aantal sterfgevallen en ziekten verminderen als gevolg van gevaarlijke chemicaliën en de vervuiling en besmetting van lucht, water en bodem.
- 5 – Gendergelijkheid
- 7 – Betaalbare en duurzame energie:
 - 7.2 – Tegen 2030 in aanzienlijke mate het aandeel hernieuwbare energie in de globale energiemix verhogen.
- 8 – Waardig werk en economische groei:
 - 8.8 – De arbeidsrechten beschermen en veilige en gezonde werkomgevingen bevorderen voor alle werknemers, met inbegrip van migrantenarbeiders, in het bijzonder vrouwelijke migranten, en zij
- 9 – Industrie, innovatie en infrastructuur:
 - 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.
- 10 – Ongelijkheid verminderen

- 11 – Ville et communautés durables:
 - 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.
- 12 – Consommation et productions responsables:
 - 12.5 – D’ici à 2030, réduire considérablement la production de déchets par la prévention, la réduction, le recyclage et la réutilisation.
 - 12.7 – Promouvoir des pratiques durables dans le cadre de la passation des marchés publics, conformément aux politiques et priorités nationales.
- 13 – Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques
- 15 – Vie terrestre:
 - 15.5 – Prendre d’urgence des mesures énergiques pour réduire la dégradation du milieu naturel, mettre un terme à l’appauvrissement de la biodiversité et, d’ici à 2020, protéger les espèces menacées et prévenir leur extinction.
- 16 – Paix, justice et institutions efficaces:
 - 16.6 – Mettre en place des institutions efficaces, responsables et transparentes à tous les niveaux.
 - 16.7 – Faire en sorte que le dynamisme, l’ouverture, la participation et la représentation à tous les niveaux caractérisent la prise de décisions.

Conclusion

D’ici la fin de la législature, nous devons rendre chaque instant utile à transformer la mobilité. Le tic-tac du climat, les attentes des Belges, les initiatives du monde économique, la révolution numérique: tergiverser à répondre efficacement à ces défis serait une faute.

- 11 – Duurzame steden en gemeenschappen:
 - 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.
- 12 – Verantwoorde consumptie en productie:
 - 12.5 – Tegen 2030 de afvalproductie aanzienlijk beperken via preventie, vermindering, recyclage en hergebruik.
 - 12.7 – Duurzame praktijken bij overheidsopdrachten bevorderen in overeenstemming met nationale beleidslijnen en prioriteiten.
- 13 – Klimaatactie
- 15 – Leven op het land:
 - 15.5 – Dringende en doortastende actie ondernemen om de aftakeling in te perken van natuurlijke leefgebieden, het verlies van biodiversiteit een halt toe te roepen en, tegen 2020, de met uitsterven bedreigde soorten te beschermen en hun uitsterven te voorkomen.
- Vrede, veiligheid en sterke openbare diensten:
 - 16.6 – Doeltreffende, verantwoordelijke en transparante instellingen ontwikkelen op alle niveaus.
 - 16.7 – Ontvankelijke, inclusieve, participatieve en representatieve besluitvorming op alle niveaus garanderen.

Conclusie

Tussen nu en het einde van de legislatuur moeten we elk moment laten meetellen om mobiliteit te hervormen. De tikkende klok van het klimaat, de verwachtingen van de Belgen, de initiatieven van de economische wereld, de digitale revolutie: het zou een vergissing zijn om te talmen met het beantwoorden van deze uitdagingen.

Ma note de politique générale traduit ainsi cette indéfectible volonté d'aller de l'avant. Au service d'une mobilité plus verte et plus juste.

Le ministre de la Mobilité,

George Gilkinet

Mijn algemene beleidsnota weerspiegelt deze voortdurende vastberadenheid om door te gaan. In dienst van een groenere en eerlijkere mobiliteit.

De minister van Mobiliteit,

George Gilkinet