

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

17 april 2025

BELEIDSNOTA (*)**Mobiliteit**

Zie:

Doc 56 **0856/ (2024/2025)**:
001 tot 024: Beleidsnota's.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

17 avril 2025

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

Voir:

Doc 56 **0856/ (2024/2025)**:
001 à 024: Notes de politique générale.

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

01464

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

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

Inleiding

Zoals ik al aangaf in mijn beleidsverklaring van 13 maart 2025, is mobiliteit een veranderend ecosysteem dat een holistische benadering van de maatschappij vereist. Ruimtelijke ordening, klimaatverandering, veiligheid en economische ontwikkeling maken van mobiliteit een interactief ecosysteem dat samenwerking met belanghebbenden op het gebied van mobiliteit vereist.

Samen met de spooroperatoren zullen we er werk van maken om de ruggengraat van de Belgische mobiliteit robuuster, efficiënter en coherenter te maken en zo tegemoet te komen aan de gerechtvaardigde verwachtingen van de reizigers. Vanaf 2025 zal ik in het bijzonder werk maken van het structureel versterken van de stimuli in verband met samenwerking op het vlak van ticketing en tarifiering, het afstemmen van het vervoersaanbod op de behoeften van de spoorgebruikers, het bevorderen van het goederenvervoer per spoor en het aanmoedigen van de ontwikkeling van internationale spoorverbindingen. Samen zullen we de eerste stappen kunnen zetten om de ambitieuze doelstellingen uit de contracten tussen de Belgische Staat en de openbare spoorwegmaatschappijen te realiseren.

Op het gebied van wegvervoer en verkeersveiligheid is federale en interfederale samenwerking ook essentieel. De doelstellingen zijn ambitieus en vereisen politieke maatregelen om recidive en meer in het algemeen verkeerscriminaliteit te bestrijden. Daarom zal ik snel besprekingen beginnen met de betrokken actoren om de maatregelen die in deze algemene beleidsnota worden beschreven, in de praktijk om te zetten. De ontwikkeling van een databank van recidivisten, de strijd tegen rijden onder invloed, de controle op afgeleid rijden en het niet dragen van de veiligheidsgordel zijn allemaal cruciaal om de verkeersveiligheid te verbeteren. In samenwerking met mijn federale en regionale collega's zullen deze kwesties in 2025 worden aangepakt. Daarnaast zal ik mij bezighouden met het monitoren van kwesties rond verkeersveiligheid – en in het bijzonder de richtlijnen in het rijbewijspakket – en met kwesties die de sector van het wegvervoer nauw aanbelangen, en in het bijzonder de strijd tegen sociale dumping, op Europees niveau, aangezien er momenteel belangrijke hervormingen worden besproken.

De luchtvaart is ook een belangrijk aandachtspunt van het federale mobiliteitsbeleid. Te lang heeft de tegenstelling tussen de omwonenden en de economische belangen geleid tot een patstelling met boetes voor de Belgische Staat tot gevolg. Zoals vermeld in het regeerakkoord zullen we dit jaar een werkgroep oprichten met

Introduction

Comme je le mentionnais dans mon exposé d'orientation politique du 13 mars 2025, la mobilité est un écosystème en mutation nécessitant une approche holistique de la société. Aménagement du territoire, dérèglement climatique, sécurité ou encore développements économiques font de la mobilité un écosystème interactif nécessitant collaboration et coopération avec les parties prenantes de la mobilité.

Avec les acteurs ferroviaires, nous travaillerons ensemble pour rendre l'épine dorsale de la mobilité belge plus robuste, efficace et cohérente répondant ainsi aux attentes légitimes des voyageurs. Dès 2025, je travaillerai notamment à renforcer structurellement les incitations à la coopération en matière billettique et tarifaire, à calquer l'offre de transport sur les besoins des usagers du rail, à promouvoir le transport de marchandises par rail ainsi qu'à encourager le développement des connexions ferroviaires internationales. Ensemble, nous pourrons donc fixer les premiers jalons en vue d'atteindre les objectifs ambitieux fixés dans les contrats entre l'État Belge et les entreprises publiques ferroviaires.

En matière de transport routier et de sécurité routière, la coopération fédérale et interfédérale sera également primordiale. Les objectifs fixés sont ambitieux nécessitant la prise de mesures politiques qui doivent lutter contre les récidivistes et plus globalement contre la criminalité routière. C'est pourquoi, j'entamerai rapidement les discussions avec les parties prenantes concernées pour concrétiser les mesures énoncées dans cette note de politique générale. Développement d'une base de données des récidivistes, lutte contre la conduite sous influence, contrôle de la distraction au volant ou du non-port de la ceinture de sécurité sont des enjeux cruciaux pour améliorer la sécurité routière. En collaboration avec mes collègues fédéraux et régionaux, ces problématiques seront traitées tout au long de cette année 2025. De plus, je m'investirai dans le suivi des problématiques de sécurité routière – et en particulier les directives du paquet relatif au permis de conduire, ainsi qu'aux questions qui touchent de près le secteur du transport routier et en particulier la lutte contre le dumping social, au niveau européen puisque des réformes importantes sont en cours de discussion.

L'aviation est également un axe majeur de la politique fédérale en matière de mobilité. Depuis trop longtemps, l'opposition entre les populations survolées et les intérêts économiques entraînent un blocage engendrant le paiement d'astreintes par l'État Belge. Comme le mentionne l'accord de gouvernement, nous mettrons sur pied, cette

als doel een wetsontwerp op te stellen om procedures en vliegroutes te reguleren. De goedkeuring van een stabiel wettelijk kader met een evenwichtige aanpak wordt verwacht door alle belanghebbenden en de eerste mijlpalen zullen al in 2025 worden gelegd. Daarnaast zal ik, in samenwerking met Skeyes, de doelstellingen implementeren die zijn vastgelegd in het vierde beheerscontract dat werd ondertekend door Skeyes en de Belgische staat, waardoor de veiligheid van het beheer van de luchtvaartnavigatie een prioriteit wordt. Ten slotte zal ik me inzetten om de milieu-impact van de luchtvaartsector te verminderen in het licht van de Europese ambities van koolstofneutraliteit tegen 2050 en het recht van de omwonenden op welzijn op het vlak van geluidshinder en luchtkwaliteit. De uitvoering van het operationele plan voor drones, een echte innovatie voor de sector, is ook een van mijn prioriteiten.

Samenwerking is essentieel als we de uitdagingen waar we voor staan willen aangaan

Van het internationale en Europese niveau tot het lokale niveau: mobiliteit loopt als een rode draad door onze samenleving en vraagt om meer samenwerking tussen beleidsniveaus. Er moet daarom samenwerking en kennisuitwisseling tussen de verschillende beleidsdomeinen georganiseerd worden.

Om de mobiliteitsuitdagingen aan te gaan, zullen we nauw blijven samenwerken met onze Europese partners om de doelstellingen voor duurzamere mobiliteit te bereiken, in het bijzonder om de internationale spoorverbindingen met onze buurlanden en de rest van de EU te versterken. De mobiliteit is de laatste jaren gestaag toegenomen en we zullen zorgen voor hoge veiligheidsnormen voor alle vervoerswijzen, zodat bedrijven en burgers er onder de best mogelijke omstandigheden van kunnen profiteren, terwijl we tegelijkertijd garanderen dat de uitvoeringsschema's in overeenstemming zijn met de economische en technische haalbaarheid.

Gelet op de verdeling van de verantwoordelijkheden inzake mobiliteit in België, besteed ik bijzondere aandacht aan een nauwe samenwerking met de gewestelijke ministers die verantwoordelijk zijn voor mobiliteit. Daarom organiseer ik één keer per kwartaal een Interministeriële Conferentie van de ministers van Mobiliteit (IMC Mobiliteit) om belangrijke thema's zoals intermodaliteit, verkeersveiligheid, actieve mobiliteit en toegankelijkheid te bespreken. Samen hebben we de data voor de vergaderingen van de IMC Mobiliteit voor heel 2025 al vastgelegd.

année, un groupe de travail avec pour objectif d'élaborer une proposition de loi visant à encadrer les procédures et les routes aériennes. L'adoption d'un cadre juridique stable prévoyant une approche équilibrée est attendue par l'ensemble des parties prenantes, dont les premiers jalons seront posés dès 2025. De plus, en coopération avec Skeyes, je mettrai en œuvre les objectifs définis par le quatrième contrat de gestion conclu entre Skeyes et l'État belge, objectifs permettant, en priorité, d'assurer la sécurité de la gestion de la navigation aérienne. Enfin, je travaillerai, d'une part, à réduire l'impact environnemental du secteur aérien au regard des ambitions européennes de neutralité carbone à l'horizon 2050 et du droit au bien-être sonore des riverains, que ce soit sous l'angle des nuisances sonores ou de la qualité de l'air. La mise en œuvre du plan opérationnel pour les drones, qui est une réelle innovation pour le secteur, fait également partie de mes priorités

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

De l'échelon international et européen à l'échelon local, la mobilité traverse notre société et nécessite une collaboration accrue entre les niveaux de pouvoir. La coopération et l'échange des connaissances doivent donc être organisés entre les différents domaines politiques.

Pour relever les défis de la mobilité, nous continuerons à travailler en étroite collaboration avec nos partenaires européens pour atteindre les objectifs fixés en faveur d'une mobilité plus durable, notamment pour renforcer les connexions ferroviaires internationales avec nos voisins et le reste de l'UE. La mobilité est en croissance permanente ces dernières années et nous veillerons à assurer de hauts standards de sécurité pour tous les modes de transport afin qu'entreprises et citoyens puissent en bénéficier dans les meilleures conditions tout en garantissant une adéquation des calendriers d'implémentations avec la faisabilité économique et technique.

Considérant également la répartition des compétences en matière de Mobilité en Belgique, j'attache une attention particulière à mettre en œuvre une étroite collaboration avec les ministres régionaux compétents pour les matières mobilité. C'est pourquoi, j'organiserai une fois par trimestre une Conférence Interministérielle des ministres de la Mobilité (CIM Mobilité) permettant d'échanger sur des enjeux structurants tels que l'intermodalité, la sécurité routière, la mobilité active, l'accessibilité, ... Ensemble, nous avons d'ores et déjà fixé les dates des CIM Mobilité pour toute l'année 2025.

Tot slot zal het lokale niveau al onze aandacht krijgen op het vlak van ruimtelijke ordening, veiligheid en de implementatie van proefprojecten met autonome voertuigen. Samenwerking met vertegenwoordigers van de steden en gemeenten van het land is daarom essentieel als we willen werken aan een coherent en effectief mobiliteitsbeleid.

Onze bijdrage aan de transitie naar een duurzamere, eerlijkere en meer toegankelijke wereld

Ik zal de verbintenissen die zijn aangegaan in het kader van het Akkoord van Parijs, het Biodiversiteitsakkoord van Montreal, de *Green Deal* en de Europese klimaat- en energiedoelstellingen die België heeft goedgekeurd, blijven uitvoeren. In België is de uitstoot van broeikasgassen door de transportsector tussen 1990 en 2023 met 17 % gestegen. Transport is ook een van de weinige sectoren waar de uitstoot de afgelopen 30 jaar is blijven stijgen. Om onze internationale verbintenissen na te komen (een vermindering van de broeikasgassen met 42 % tegen 2030, zoals bepaald in de Europese Verordening 2018/842), moet het spoorvervoer de ruggengraat van onze mobiliteit vormen. De modal shift van weg- of luchtvervoer naar spoorvervoer, zowel voor passagiers als voor goederen, is een prioriteit voor deze legislatuur.

Bij de uitoefening van mijn respectievelijke bevoegdheden streef ik de doelstellingen na van een duurzame ontwikkeling, zoals goedgekeurd door de Verenigde Naties in 2015, in haar sociale, economische en milieugebonden aspecten, rekening houdend met de solidariteit tussen de generaties. Ik beoog stappen te zetten naar een koolstofneutrale mobiliteit, onder andere door in te zetten op de modal shift. Daarbij is de versterking van de spoorinfrastructuur voor zowel personenvervoer als goederenvervoer van groot belang. Een modal shift helpt niet alleen om de files op te lossen, luchtvervuiling en klimaatproblematiek aan te pakken, maar is ook cruciaal om onze welvaart veilig te stellen.

In 2025 zal ik acties organiseren om het bewustzijn rond duurzame ontwikkeling te verhogen, in het bijzonder binnen de FOD. In samenwerking met de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling zal ik een conferentie organiseren over gedeelde mobiliteit en de voordelen van gedeelde mobiliteit als onderdeel van een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Bovendien kan mobiliteit niet los worden gezien van bredere maatschappelijke ontwikkelingen, zoals ruimtelijke ordening, stedelijke groei, de energietransitie, klimaatverandering, demografische verschuivingen en economische ontwikkelingen. In deze context is het van

Enfin, l'échelon local retiendra notre attention tant en termes d'aménagements du territoire, de sécurité ou encore pour l'implémentation de projets pilotes de véhicules autonomes. Une collaboration est donc essentielle avec les représentants des villes et communes du pays pour œuvrer à une politique de mobilité cohérente et efficace.

Notre contribution à la transition vers un monde plus durable, plus juste et plus accessible

Je continuerai à mettre en œuvre les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris, de l'accord de Montréal sur la biodiversité, du *Green Deal* et des objectifs européens en matière de climat et d'énergie que la Belgique a approuvés. En Belgique, les émissions de gaz à effet de serre du secteur des Transports ont crû de 17 % entre 1990 et 2023. Les Transports sont, de plus, l'un des rares secteurs où les émissions ont continué à augmenter au cours des 30 dernières années. Pour respecter nos engagements internationaux (réduction de 42 % des GES d'ici 2030 telle que fixé dans le Règlement européen 2018/842), le transport ferroviaire doit être l'épine dorsale de notre mobilité. Le shift modal de la route ou de l'air vers le rail, que ce soit pour les voyageurs ou les marchandises, est une priorité de cette législature.

Dans l'exercice de mes compétences, je poursuis les objectifs d'un développement durable, tels qu'adoptés par les Nations Unies en 2015, dans ses aspects sociaux, économiques et environnementaux, en tenant compte de la solidarité intergénérationnelle. Je souhaite prendre des mesures en faveur d'une mobilité neutre en carbone, notamment en mettant l'accent sur le shift modal. À cet égard, le renforcement de l'infrastructure ferroviaire, tant pour le transport de passagers que pour le transport de marchandises, revêt une grande importance. Le shift modal contribue non seulement à résoudre les problèmes de congestion, de pollution de l'air et de climat, mais il est également essentiel pour garantir notre prospérité.

En 2025, j'organiserai des actions de sensibilisation au développement durable, notamment au sein du SPF. En collaboration avec le Conseil fédéral pour le développement durable, j'organiserai une conférence sur la mobilité partagée et l'intérêt de la mobilité partagée dans le cadre d'une politique de mobilité durable.

En outre, la mobilité ne peut pas être dissociée d'évolutions sociétales plus larges, telles que l'aménagement du territoire, la croissance urbaine, la transition énergétique, le changement climatique, les évolutions démographiques et les développements économiques. Dans

essentieel belang dat de toegankelijkheid voor kwetsbare groepen niet alleen wordt beschouwd als een afzonderlijk beleidsdomein, maar als een fundamenteel aspect binnen een ruimer mobiliteitsbeleid. In deze context zal de FOD Mobiliteit en Vervoer zijn uiterste best doen om bij te dragen tot het succes van de nieuwe legislatuur door onder andere het opvolgen van het Federaal Actieplan Handicap. Dit plan wordt trouwens besproken binnen het Platform voor informatie en uitwisseling over de toegankelijkheid binnen de spoorwegsector. De vergaderingen van het Platform verlopen in nauwe samenwerking met de verschillende stakeholders zoals Infrabel, de NMBS, NHRPH (Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap), CAWAB (Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles), Unia, Dito vzw, Bijvoorbeeld bespreken NMBS en Infrabel over het “Masterplan toegankelijkheid” met de stakeholders.

Tot slot zou vrijheid van beweging een grondrecht moeten zijn. Maar door een gebrek aan middelen (financieel, technologisch, fysiek, enz.) bevindt bijna één Belg op vijf zich in een precaire situatie wat mobiliteit betreft. Of het nu in stedelijke of landelijke gebieden is, mensen vinden het elke dag moeilijk om zich te verplaatsen. In samenwerking met lokale actoren en mijn regionale collega's die verantwoordelijk zijn voor mobiliteit, zullen we samenwerken om mobiliteit inclusiever te maken, ook financieel. Deze ambitie is in overeenstemming met SDG's 11.2 over toegang voor iedereen tot veilige, toegankelijke en betaalbare vervoerssystemen.

Zich voorbereiden op de mobiliteit van de toekomst

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

Ik wil de opkomst van initiatieven op het vlak van innovatie mogelijk maken maar er tegelijkertijd op toezien dat alle aspecten waarmee rekening moet worden gehouden worden geanalyseerd alvorens ze op ons grondgebied worden uitgerold.

In 2025 organiseer ik de tweede editie van de “smart mobility awards”. De belangrijkste uitdagingen op het vlak van vervoer zijn onder meer het aanmoedigen van het gebruik van actieve vervoerswijzen en openbaar/gemeenschappelijk vervoer, het verminderen van fileproblemen en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het gaat er ook om bij te dragen aan sociaaleconomische activiteiten door ervoor te zorgen dat de rechten

ce contexte, il est essentiel de considérer l'accessibilité pour les groupes vulnérables non seulement comme un domaine politique distinct, mais aussi comme un aspect fondamental d'une politique de mobilité plus large. Dans ce contexte, le SPF Mobilité et Transports mettra tout en œuvre pour contribuer au succès de la nouvelle législature, notamment en assurant le suivi du Plan d'action fédéral Handicap. D'ailleurs, ce plan fait l'objet de discussion au sein de la Plateforme d'information et d'échange sur l'accessibilité dans le domaine ferroviaire. Les réunions de la plateforme sont menées en étroite collaboration avec les différentes parties prenantes telles qu'Infrabel, la SNCB, le CSNPH (Conseil supérieur national des Personnes Handicapées), le CAWAB (Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles), Unia, Ditto asbl, ... Par exemple, la SNCB et Infrabel discutent du “Masterplan accessibilité” avec les parties prenantes.

Enfin, se déplacer librement doit être un droit fondamental. Cependant, par manque de moyens (financiers, technologiques, physiques, ...), près d'un belge sur cinq se retrouve dans une précarité en matière de mobilité. Que ça soit en zone urbaine ou rurale, des personnes éprouvent des difficultés quotidiennes à se déplacer. En collaboration avec les acteurs de terrain et mes collègues régionaux compétents en matière de mobilité, nous travaillerons ensemble à une mobilité plus inclusive, y compris financièrement. Cette ambition rejoint l'ODD 11.2 relatif à l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et à un coût abordable.

Se préparer à la mobilité du futur

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

Je veux faciliter l'émergence d'initiatives en matière d'innovation tout veillant à analyser tous les aspects à prendre en compte avant de les déployer sur notre territoire.

Ainsi, j'organiserai en 2025 la seconde édition des “smart mobility awards”. Les grands enjeux dans le domaine du transport sont, entre autres, d'encourager l'utilisation des modes actifs et des transports publics/partagés, de réduire les problèmes de congestion et de veiller à l'amélioration de la sécurité routière. Il s'agit également de contribuer à l'activité socio-économique en veillant aux respects des droits des travailleurs, et

van werknemers worden gerespecteerd en door de negatieve impact van de transportsector op het milieu en het klimaat te verminderen.

De FOD Mobiliteit en Vervoer zal er ook voor zorgen dat nieuwe technologieën intern worden geëxploiteerd om efficiënter te zijn en tegemoet te komen aan de behoeften van zijn partners en burgers, waarbij de bescherming van gegevens en de beveiliging van informatie gewaarborgd blijven. Om het delen van deze gegevens te vergemakkelijken en tegelijk te beschermen, steun ik de ontwikkeling van een Belgische datastrategie die het gebruik, het delen en de verkoop van gegevens regelt. Het doel is om een gemeenschappelijke gegevensmarkt tot stand te brengen met respect voor de bescherming van persoonsgegevens. Op dezelfde manier wil ik het delen van gegevens vergemakkelijken op basis van het feit dat alle gegevens vrijelijk worden gedeeld. Voor de uitwisseling van gevoelige en/of persoonlijke gegevens moet natuurlijk altijd een protocol worden overeengekomen.

De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer is een belangrijke speler in het ecosysteem van mobiliteitsgegevens.

Duurzame mobiliteit

Een duurzame mobiliteit aangepast aan iedereen

Voor mij is het essentieel dat zoveel mogelijk werknemers de mogelijkheid krijgen om thuis of ergens dicht bij huis te werken, als hun job dat toelaat. Dit heeft duidelijk een positieve impact op de mobiliteit. Na een onderzoek van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer werd bijvoorbeeld berekend dat dankzij telewerken 34 miljoen kilometers per dag vermeden worden, waarvan 16 miljoen met de auto. Telewerken kan ook een verschuiving naar meer duurzame mobiliteit stimuleren. Voor bijna een derde van de respondenten kan telewerken een bron van motivatie zijn om het openbaar vervoer te nemen of met de fiets naar het werk te gaan in plaats van met de auto. Het is essentieel om over cijfers op dit gebied te beschikken, zowel om het bewustzijn te verhogen als om rekening te kunnen houden met telewerk bij het opstellen van voorspellingen over de vraag naar vervoer, zoals het Federaal Planbureau doet. Daarom zal ik in 2025 opnieuw verslag uitbrengen over de resultaten van de enquête over telewerken die werd uitgevoerd door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer om de evolutie van deze trend op te volgen. Tegelijk zal ik de werkzaamheden voortzetten die ik samen met VIAS gestart heb om telewerk te promoten, onder meer via de website *telewerken.be*. Telewerken betekent ook minder ongevallen en dus minder slachtoffers, maar ook minder CO₂-uitstoot.

de réduire l'impact négatif du secteur des transports sur l'environnement et le climat.

De même, le SPF Mobilité et Transports veillera à exploiter les nouvelles technologies en interne afin d'être plus efficace et répondre aux besoins de ses partenaires et des citoyens tout en s'assurant de la protection des données et de la sécurité de l'information. Pour faciliter le partage de ces données tout en les protégeant, je soutiens le développement d'une stratégie belge en matière de données qui régit l'utilisation, le partage et la vente des données. Ceci afin d'établir un marché commun des données tout en respectant la protection des données personnelles. De même, je veux faciliter le partage des données en partant du principe que toutes les données sont librement partagées. Bien entendu, l'échange de données sensibles et/ou personnelles nécessite toujours l'adoption d'un protocole.

Le SPF Mobilité et Transports est un acteur central de l'écosystème de données autour de la mobilité.

Mobiliteit durable

Une mobilité durable adaptée à toutes et tous

Il est pour moi essentiel qu'un maximum de travailleurs puisse se voir offrir, si leur fonction leur permet, la possibilité de travailler chez eux ou à un endroit proche. Cela a clairement un impact positif sur la mobilité. Ainsi, suite à une enquête du SPF Mobilité et Transports, il a été calculé que, grâce au télétravail, ce sont 34 millions de kilomètres par jour qui sont évités, dont 16 millions en voiture. Le télétravail peut également encourager un passage à une mobilité plus durable. En effet, pour près d'un tiers des répondants, il pourrait être une source de motivation pour prendre les transports en commun ou enfourcher son vélo, plutôt qu'utiliser la voiture, pour se rendre au travail. Disposer de chiffres en la matière est essentiel; à la fois pour une question de sensibilisation mais également pour pouvoir prendre en compte le télétravail lorsqu'on établit, comme le fait le Bureau fédéral du plan, des perspectives de la demande de transport. C'est pourquoi en 2025, je communiquerai à nouveau sur les résultats de l'enquête télétravail réalisée par le SPF Mobilité et Transports afin de suivre l'évolution de cette tendance. En parallèle, je poursuivrai le travail entamé avec VIAS en vue de promouvoir le télétravail, notamment via le site *télétravailler.be*. Le télétravail c'est aussi moins d'accidents, donc moins de victimes, mais aussi moins d'émissions de CO₂.

Als het gaat om dagelijkse verplaatsingen, ben ik van plan het gebruik aan te moedigen de vervoerswijze die het meest geschikt is voor de mobiliteitsbehoeften van de burgers. In overeenstemming met het STOP-principe, zonder de ene vervoerswijze tegenover de andere te stellen, zal ik het gebruik van actieve vervoerswijzen zoals lopen en fietsen bevorderen, die een positieve invloed hebben op de uitstoot van broeikasgassen, economische activiteit en verkeersveiligheid. We moeten onze mobiliteit veranderen en vanaf dit eerste jaar van mijn mandaat zal ik werken rond de 3 pijlers die hierboven zijn uiteengezet als kompas voor mijn politieke actie.

Wat de fiets betreft, heeft de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer twee projectoproepen gelanceerd om het gebruik van de fiets aan te moedigen. De eerste is bedoeld om non-profitorganisaties in staat te stellen projecten te ontwikkelen om werknemers aan te moedigen en te ondersteunen om met de fiets naar het werk te gaan (Cycling to work), terwijl de tweede bedoeld is om bedrijven te ondersteunen die producten en/of diensten ontwikkelen om de modal shift naar duurzame vervoerswijzen voor woon-werkverplaatsingen te versnellen (Shift your mobility). In 2025 zal ik de evaluatie van de projectoproepen "Shift your mobility" en "Cycling to work" afronden, met als doel de impact van de ondersteunde projecten rond de modal shift te beoordelen. Er zal een sessie met de projectdragers worden georganiseerd, met name om te zien welke lessen uit de projecten kunnen worden getrokken en welke acties kunnen worden overwogen om de impact van deze projecten te versterken. Na deze evaluatie zal worden overwogen of dergelijke projectoproepen opnieuw moeten worden gelanceerd in het licht van de doelstellingen die worden nagestreefd in het kader van het federale fietsbeleid.

Het doel van het actieplan Be.cyclist 2021-2024 om fietsen te bevorderen, was om zoveel mogelijk mensen op de fiets te krijgen. Op basis van de evaluatie van het plan Be.cyclist 2021-2024 en van de CAO¹ n° 164, zal ik, in samenwerking met de sector en de FOD Mobiliteit en Vervoer, een nieuw federaal actieplan ter bevordering van de fiets opstellen, dat zo snel mogelijk van kracht zou moeten worden. Ten slotte zal ik ook een interfederale fietscommissie organiseren die de sector en de regionale overheden rond dit thema samenbrengt.

In overeenstemming met het openbaardienstcontract en de fietsstrategie van de NMBS zal ik bijzondere aandacht besteden aan de combinatie fiets/trein, met als doel meer fietsplaatsen aan boord van treinen, meer

¹ Collectieve arbeidsovereenkomst over de werkgeversbijdrage voor verplaatsingen per fiets tussen de woonplaats en de werkplek van de werknemer.

Dans les déplacements au quotidien, j'entends favoriser l'utilisation du mode de déplacement le plus approprié au regard des besoins de mobilité des citoyens. En accord avec le principe STOP sans toutefois opposer les modes de transport, je veillerai à promouvoir l'utilisation des modes actifs comme la marche et le vélo engendrant des externalités positives aussi bien sur les émissions de gaz à effet de serre, l'activité économique et la sécurité routière. Nous devons transformer notre mobilité et dès cette première année de mon mandat, je travaillerai avec les 3 piliers énoncés ci-dessus comme boussole de mon action politique.

En ce qui concerne le vélo, le SPF Mobilité et Transports a lancé deux appels à projets visant à encourager l'usage du vélo. Le premier vise à permettre à des ASBL de développer des projets afin d'encourager et d'accompagner les travailleurs à se rendre au travail à vélo (Cycling to work) tandis que le second entend soutenir les entreprises qui développent des produits et/ou des services pour accélérer le report modal vers des modes durables pour les déplacements domicile-travail (Shift your mobility). En 2025, je finaliserai l'évaluation des appels à projets "Shift your mobility" et "Cycling to work" avec pour objectif d'évaluer l'impact en terme de shift modal des projets soutenus. Une séance avec les porteurs de projets sera organisée, notamment en vue de voir quelles sont les leçons à retirer des projets et quelles actions pourraient être envisagées pour renforcer l'impact de ces projets. À la suite de cette évaluation, une réflexion sera portée sur l'opportunité de relancer de tels appels à projets au regard des objectifs poursuivis dans le cadre de la politique cycliste fédérale.

Le plan d'action de promotion du vélo Be.cyclist 2021-2024 avait pour objet d'aider un maximum de personnes à enfourcher leur vélo. À partir de l'évaluation du plan Be.Cyclist 2021-2024 et de la CCT¹ n° 164, je commencerai l'élaboration, en collaboration avec le secteur et le SPF Mobilité et Transports, un nouveau plan d'action fédéral pour la promotion du vélo qui devrait rentrer en vigueur dans les meilleurs délais. Enfin, j'organiserai également une commission interfédérale vélo, regroupant le secteur et les autorités régionales, dédiée à cette question.

Conformément au Contrat de Service Public et la stratégie vélo de la SNCB, j'attacherai une attention particulière pour que la combinaison vélo/train soit facilitée avec pour objectif davantage de places vélos dans

¹ Convention collective de travail concernant l'intervention de l'employeur pour les déplacements effectués à vélo par le travailleur entre son domicile et son lieu de travail.

fietsparkeerplaatsen aan stations en meer infrastructuur om stations toegankelijker te maken voor fietsers. Intermodaliteit tussen fiets en trein heeft een groot potentieel, dat ik samen met de NMBS verder zal ontwikkelen.

Op Europees niveau zal ik ook mijn volledige steun geven aan de Europese Commissie bij het ontwikkelen van een Europese strategie voor die fiets en actieve mobiliteit, in lijn met de Europese verklaring over het gebruik van de fiets.

Wat wandelen betreft, ten slotte, zal ik in overleg met de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, de sector, de gewestelijke administraties en de lokale overheden de invoering van een tweede voetgangersbarometer aanmoedigen. De waardevolle gegevens die deze barometer verzamelt, zullen een echte hulp zijn om te beslissen voor de verschillende actoren die bij mobiliteit betrokken zijn.

Duurzame mobiliteit en fiscale bepalingen

Vanaf 2025 zal ik, in samenwerking met mijn collega van Financiën, gaan nadenken over de voorwaarden voor toegang tot de fiscale aftrek voor carpooling, zodat alle werknemers ervan gebruik kunnen maken en niet alleen de werknemers van bedrijven die dit soort reizen formeel organiseren en er financieel aan bijdragen. Daarnaast ben ik van plan om, als onderdeel van de nieuwe maatregel met betrekking tot hybride auto's, gerichte bewustmakings- en communicatiecampagnes in te voeren, in ieder geval met betrekking tot (1) de verhoging van de investeringsaftrek voor oplaadpunten, (2) de totale kosten van plug-in hybride auto's in vergelijking met volledig elektrische auto's, en (3) de beschikbaarheid van oplaadpunten.

In het licht van de beslissingen die in het verleden werden genomen, zal ik de wet van 25 november 2021 evalueren, die voorziet in de fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit, en ik zal ook de lijst van investeringsaftrek "mobiliteit" evalueren die op 1 januari van dit jaar in werking is getreden.

In 2025 zal ik, in samenwerking met mijn collega's op federaal niveau en van de gefedereerde entiteiten, ook een studie starten over de verschillende manieren om elektrische voertuigen te financieren en aan te schaffen en zal ik het Franse model van sociale leasing onder de loep nemen.

In overeenstemming met het regeerakkoord zal, zodra er voldoende betaalbare alternatieven op de markt zijn, worden bekeken hoe de aftrekbaarheid voor nieuwe

les trains, davantage de parking vélo dans les gares ainsi que davantage d'infrastructures pour renforcer l'accessibilité des gares aux cyclistes. L'intermodalité vélo et train possède un potentiel intéressant que je continuerai à développer avec la SNCB.

Au niveau européen, j'apporterai également tout mon soutien à la Commission Européenne dans le développement d'une stratégie européenne sur le vélo et la mobilité active, en cohérence avec la déclaration européenne sur l'utilisation du vélo.

Enfin, en ce qui concerne la marche, j'encouragerai le déploiement d'un deuxième baromètre piéton en concertation avec le SPF Mobilité et Transports, le secteur, les administrations régionales et les pouvoirs locaux. Les données précieuses récoltées par ce baromètre sont une réelle aide à la décision pour les différents acteurs de la mobilité.

Mobilité durable et dispositions fiscales

Dès 2025, j'entamerai, en collaboration avec mon collègue des Finances, la réflexion sur les conditions d'accès à la déduction fiscale du covoiturage afin que tous les employés puissent en bénéficier et pas uniquement ceux d'entreprises qui organisent de manière formelle et interviennent financièrement dans ce type de déplacement. En outre, dans le cadre de la nouvelle mesure sur les voitures hybrides, je compte entreprendre des actions de sensibilisation et de communication ciblées, au moins en ce qui concerne (1) l'augmentation de la déduction pour investissement pour les points de charge, (2) le coût total des voitures hybrides rechargeables par rapport aux voitures entièrement électriques, et (3) la disponibilité des points de charge.

Au regard des décisions prises par le passé, j'évaluerai, d'une part, la loi du 25 novembre 2021 qui prévoit le verdissement fiscal et social de la mobilité et, d'autre part, j'évaluerai la liste "mobilité" de la déduction pour investissement entrée en vigueur le 1 janvier dernier.

En 2025, en collaboration avec mes collègues du fédéral et des entités fédérées, j'entamerai également l'étude des différents modes de financement et d'acquisition de véhicules électriques et étudierai le modèle français de leasing social. En effet, pour les personnes à faibles revenus qui dépendent de leur voiture, il devrait y avoir une alternative abordable.

En conformité avec l'accord de gouvernement, dès qu'il y aura suffisamment d'alternatives à prix abordable sur le marché, il sera examiné comment la déductibilité

fossiele bestelwagens over een redelijke periode kan worden afgebouwd.

In 2025 zal ik, met het oog op de voorbereiding van het mobiliteitsbudget voor iedereen, de bestaande initiatieven analyseren en contacten leggen met mijn collega van Financiën om de nodige wijzigingen te bepalen. Het doel van deze maatregel is dat het mobiliteitsbudget systematisch door werkgevers aan werknemers wordt aangeboden als een optie wanneer zij recht hebben op een bedrijfswagen. Dit zal de bestaande regelingen voor tussenkomsten van werkgevers voor woon-werkverkeer en privéritten van werknemers vervangen, met als doel het huidige systeem te vereenvoudigen. Naast deze maatregel moeten zoveel mogelijk werknemers in de loop van de maand van vervoersmiddel kunnen veranderen. Er zal ook moeten worden nagedacht over de kilometervergoeding voor fietsen en hoe een systeem kan worden ingevoerd om op te volgen hoe mensen naar het werk komen, om de vergoeding en het bijbehorende belastingvoordeel toe te kennen. Dit systeem moet eenvoudig te implementeren en flexibel zijn.

Tot slot zal ik samen met mijn federale collega's de impact van de invoering van het ETS2-systeem bestuderen en de details van een belastingverschuiving op energieproducten (elektriciteit, gas, stookolie, ...) onderzoeken, zodat het kan bijdragen tot het bereiken van de klimaatdoelstellingen.

Duurzame mobiliteit en mobiliteitsgedrag

Daarom zal mijn administratie in 2025 de reisgewoonten van de Belgen blijven analyseren aan de hand van enquêteresultaten en andere gegevensbronnen.

2025 is ook een cruciaal jaar voor de enquête rond woon-werkverkeer. Deze enquête, die om de 3 jaar wordt gehouden, heeft een tweeledig doel:

1. Gegevens verzamelen over woon-werkverkeer en het mobiliteitsbeleid van bedrijven in België, zodat deze gegevens gebruikt kunnen worden door belanghebbenden op het gebied van mobiliteit;

2. Het woon-werkverkeer als gespreksonderwerp naar voren halen om bedrijven aan te moedigen stappen te zetten in de richting van duurzamere en efficiëntere mobiliteit.

Dit werd onlangs afgerond en in 2025 zal ik de resultaten analyseren.

pour les nouvelles camionnettes fossiles pourra être progressivement supprimée sur une période raisonnable.

En 2025, en vue de préparer le budget mobilité pour tous, j'analyserai les initiatives existantes et engagerai les contacts avec mon homologue des Finances afin de déterminer les modifications nécessaires. Le but de cette mesure est que le budget mobilité soit systématiquement proposé par les employeurs aux employés comme possibilité lorsque ceux-ci ont droit à une voiture de société. Il remplacera les régimes existants d'interventions de l'employeur pour les déplacements domicile-travail et privés de l'employé, dans le but de simplifier le système actuel. En complément de cette mesure, il conviendra de permettre au plus grand nombre de travailleurs de pouvoir changer de mode de transport en cours de mois. La réflexion devra également se porter sur l'indemnité kilométrique vélo ainsi que les modalités de mise en place d'un système qui permette de suivre la manière dont les gens viennent travailler, pour accorder l'indemnité & l'avantage fiscal correspondant. Ce système devra rester simple à déployer et flexible.

Enfin, avec mes collègues fédéraux, j'étudiera l'impact de l'introduction du système ETS2 et examinera les modalités d'un *tax shift* sur les produits énergétiques (électricité, gaz, mazout, ...) afin qu'il puisse contribuer à l'atteinte des objectifs climatiques.

Mobilité durable et comportement de mobilité

C'est pourquoi, en 2025, mon administration continuera à analyser les pratiques de déplacement des Belges à travers l'utilisation des résultats d'enquêtes et d'autres sources de données.

2025 est également une année charnière pour l'enquête sur les déplacements domicile-travail. Cette enquête qui se déroule tous les 3 ans a un double objectif:

1. Recueillir des données sur les déplacements domicile-travail et les politiques de mobilité des entreprises en Belgique, afin que ces données soient utilisées par des acteurs de la mobilité;

2. Mettre en avant les déplacements domicile-travail comme un thème de discussion afin d'inciter les entreprises à prendre des mesures pour une mobilité plus durable et efficace.

Elle s'est terminée récemment et, en 2025, je procéderai à l'analyse des résultats de celle-ci.

Spoorwegen

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

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

Samen met de regering en de gefedereerde entiteiten zal ik erop toezien dat de aanbevelingen van de Groep van Wijzen worden uitgevoerd en opgevolgd waar nodig. Ik zal erop toezien dat ze worden afgestemd op het bestaand beleid ter bestrijding van antisemitisme, racisme en de eerbiediging van de mensenrechten. Ik zal er ook over waken dat de impact ervan regelmatig wordt geëvalueerd na een budgettaire en juridische analyse.

Wat de erkenning van trauma's en materieel en moreel herstel betreft, zal ik bijdragen tot de besprekingen binnen de federale regering met het oog op de verbetering van het statuut van de slachtoffers, zal ik elk eventueel verzoek tot steun onderzoeken voor initiatieven die gericht zijn op het herstel van schade en leed, en nieuwe initiatieven nemen voor herdenkingen.

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

Mijn prioriteiten zijn de volgende.

Chemins de fer

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

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

Avec le gouvernement et les entités fédérées pour les matières qui relèvent de leurs compétences, je veillerai à ce que les recommandations du Groupe des sages soient mises en œuvre et fassent l'objet d'un suivi approprié. Je veillerai à leur articulation avec les politiques existantes de lutte contre l'antisémitisme, le racisme et le respect des droits humains. Je m'assurerai également à ce que leur impact fasse l'objet d'un suivi approprié suite à une analyse budgétaire et juridique.

S'agissant de la reconnaissance des traumatismes ainsi que des réparations matérielles et morales, je contribuerai à la réflexion au sein du gouvernement fédéral afin d'améliorer le statut des victimes, d'examiner toute demande de soutien à des initiatives visant des formes de réparation des dommages et des souffrances, et d'entreprendre de nouvelles actions mémorielles.

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

Mes priorités sont les suivantes.

Strikte monitoring van de contracten tussen de staat, de NMBS en Infrabel

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

Ik zal alles in het werk stellen opdat de doelstellingen van 30 % meer reizigers, een stiptheid van meer dan 90 %, een vernieuwing van de helft van het park van rollend materieel en 30 % minder afgeschafte treinen kunnen worden gehaald. In dat opzicht moet de zorgwekkende trend van een toename van het aantal treinen dat geheel of gedeeltelijk wordt afgeschafte, in real time of preventief, omwille van infrastructuurwerkzaamheden of om andere redenen, worden omgebogen. Om nieuwe klanten aan te trekken, moet het treinaanbod een betrouwbare mobiliteitsoplossing zijn waarop men kan rekenen. Tijdens het jaar 2025 zou ik willen dat de FOD Mobiliteit en Vervoer, Infrabel en de NMBS gaan nadenken over de mogelijkheid om een globale indicator te creëren om de afschaffingen op te volgen, zodat we de doeltreffendheid kunnen meten van de acties die zullen worden ondernomen om een einde te maken aan deze stijgende trend. De resultaten van dit werk zouden vervolgens kunnen worden opgenomen in de toekomstige vervoersovereenkomst tussen Infrabel en de NMBS, alsook in de contracten bij de tussentijdse evaluatie.

Deze doelstellingen worden al ondersteund via financiële compensaties in de contracten met de Staat. In dit opzicht wil de nieuwe regering de financiële middelen voor het spoor bevestigen en er tegelijk voor zorgen dat het deelneemt aan de gezamenlijke inspanning om de overheidsuitgaven terug te dringen. Daarom is in de begroting voor 2025 een besparing van 50 miljoen euro opgenomen. Ik heb hiertoe een specifiek voorstel gedaan om de overheidsbedrijven in staat te stellen de nodige maatregelen te nemen. Efficiëntie bij het gebruik van specifieke financiële middelen moet dus worden gegarandeerd. Ik zal ervoor zorgen dat overheidsbedrijven in een veeleisende en respectvolle dialoog verantwoording afleggen voor wat ze hebben toegezegd. Daarbij verwacht ik van bedrijven dat ze oplossingsgericht zijn: hoe kunnen ze het beter doen voor de eindgebruiker, binnen het door de overheid gestelde kader.

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

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

Je mettrai tout en œuvre pour que les objectifs d'une augmentation de 30 % des voyageurs, d'une ponctualité supérieure à 90 %, du renouvellement de la moitié du parc de matériel roulant et d'une réduction de 30 % du nombre de trains supprimés, soient atteints. À ce dernier égard, il convient d'inverser la tendance inquiétante à l'augmentation du nombre de trains supprimés, totalement ou partiellement, en identifiant les causes de ces suppressions et en prenant les actions correctives là où cela est possible et s'avère nécessaire, y compris en matière de planification et de coordination des travaux. Pour être en mesure d'attirer de nouveaux clients, l'offre de trains doit constituer une solution de mobilité fiable sur laquelle on peut compter. Durant cette année 2025, je souhaite qu'une réflexion puisse débuter entre le SPF Mobilité et Transports, Infrabel et la SNCB en vue d'analyser la possibilité de créer un indicateur global de suivi des suppressions afin de pouvoir mesurer l'efficacité des actions qui seront entreprises pour mettre fin à cette tendance haussière. Le fruit de ce travail pourra faire l'objet par la suite d'une intégration dans la future convention de transport entre Infrabel et la SNCB ainsi que dans les contrats lors de la mid-term review.

Ces objectifs sont déjà soutenus via les compensations financières prévues dans les contrats avec l'État. À cet égard, le nouveau gouvernement entend confirmer les moyens financiers dédiés au rail, tout en assurant à ce qu'il participe à l'effort commun de réduction des dépenses publiques. Dès lors, une économie de 50 millions d'euros a été inscrite au budget 2025. J'ai fait une proposition concrète en ce sens afin de permettre aux entreprises publiques de prendre les mesures nécessaires. Il conviendra dès lors de garantir l'efficacité liée à l'usage des ressources financières dédiées. Je veillerai à ce que, dans un dialogue exigeant et respectueux, les entreprises publiques rendent des comptes sur ce à quoi elles se sont engagées. J'attends à cet égard des entreprises qu'elles soient orientées solutions: comment faire mieux pour l'utilisateur final, dans le cadre que l'autorité publique a fixé.

Ik zal bijzondere aandacht besteden aan het verhogen van de financiële transparantie van de subsidies aan de NMBS en Infrabel. Het is belangrijk dat de burgers kunnen oordelen over de kwaliteit van de dienst die ze grotendeels financieren. In deze context zal de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in de loop van de maand juni 2025 de prestatiedialoog organiseren die zij voert met de twee ondernemingen om te beoordelen of de doelstellingen inzake dienstverlening al dan niet werden bereikt en om de acties te identificeren die moeten worden ondernomen om de kwaliteit van de dienstverlening voortdurend te verbeteren. Deze evaluatie zal voor het einde van het jaar worden gepubliceerd voor het grote publiek.

Een gericht, rationeel en samenhangend investeringsbeleid

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

Ik zal er in het bijzonder op toezien dat de geïnvesteerde bedragen zo rationeel mogelijk worden besteed. Daarnaast zal ik ervoor zorgen dat de toegewezen budgetten de geplande verjonging van de infrastructuur garanderen om het voortbestaan op lange termijn en de kwaliteit van de spoorvervoerdiensten te garanderen. Er is geen sprake van om de ontmanteling van spoorlijnen voor te bereiden.

Om de investeringskeuzes te prioriteren met inachtneming van de 60/40-verdeelsleutel, zal ik bovendien eisen dat investeringsbeslissingen voortaan worden genomen op basis van een kosten-batenanalyse in het kader waarvan ook rekening wordt gehouden met het economische en maatschappelijke belang van het goederenvervoer per spoor en het potentieel voor de ontwikkeling van het reizigersvervoer. Wat investeringen in infrastructuur betreft, zou ik willen dat nieuwe investeringen worden overwogen voor een spoorwegtraject als geheel, zodat elke nieuwe investering een verbetering voor de eindgebruiker oplevert.

Om uitwisselingen over de financiële transparantie van investeringen te lanceren, zal de FOD Mobiliteit en Vervoer in samenwerking met de overheidsbedrijven besprekingen opstarten om een nieuwe vorm van rapportering te in te voeren die de kosten en opbrengsten per spoorlijn opsplijt, rekening houdend met de vaste kosten en de netwerkeffecten eigen aan het spoorwegsysteem. Er zal ook rekening worden gehouden met vermeden externe kosten.

Je serai en particulier attentif à renforcer la transparence financière des subventions accordées à la SNCB et à Infrabel. Il est important que les citoyens puissent juger de la qualité du service qu'ils financent largement. Dans ce cadre, le SPF Mobilité et Transports organisera dans le courant du mois de juin 2025 le dialogue de performance qu'il mène avec les deux entreprises afin d'évaluer si les objectifs de prestation ont ou non été atteints et, également, d'identifier les actions qu'il y a lieu de mettre en place dans une logique d'amélioration continue de la qualité des services. Cette évaluation fera l'objet d'une publication à destination du grand public avant la fin de l'année.

Une politique d'investissements ciblée, rationnelle et cohérente

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

Je serai particulièrement attentif à ce que les sommes investies soient dépensées de la manière la plus rationnelle possible. Je veillerai en outre à ce que les budgets dévolus assurent le rajeunissement prévu de l'infrastructure afin d'en garantir la pérennité et la qualité de l'exploitation des services ferroviaires. Il n'est en effet pas question de préparer le démantèlement de lignes de chemin de fer.

Par ailleurs, afin de prioriser les choix d'investissement dans le respect de la clé 60/40, j'exigerai que les décisions sur de nouveaux projets d'investissement de plus de 50 millions d'euros soient désormais réalisées sur la base d'une analyse coût-bénéfice dans le cadre de laquelle il est également tenu compte de l'importance économique et sociale du transport de marchandises par voie ferrée et du potentiel de développement du transport de passagers. En ce qui concerne les investissements en infrastructure, je souhaite que les réflexions en matière de nouveaux investissements puissent être abordés pour un axe ferroviaire dans son ensemble afin que chaque mise à fruit d'un investissement puisse apporter une amélioration pour l'utilisateur final.

Afin d'initier les échanges concernant la transparence financière sur les investissements, le SPF Mobilité et Transports débutera des réflexions en collaboration avec les entreprises publiques afin d'initier une nouvelle forme de rapportage répartissant les coûts et les recettes par ligne ferroviaire en tenant compte des coûts fixes et des effets de réseaux propres aux systèmes ferroviaires. Les coûts externes évités seront également pris en compte.

Een langetermijnvisie is essentieel in de spoorwegsector, die wordt gekenmerkt door een lang tijdsaspect. Het is ook essentieel om de horizon te bepalen die moet worden bereikt om geleidelijk de verschillende mijlpalen te implementeren om het gestelde doel te bereiken. In 2025 zal de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer de studie over de toekomstige exploitatiemodellen van het net afronden. Deze studie zal een belangrijke eerste stap zijn in een algemene herziening van het gewenste treinaanbod tot 2050. Ze moet een antwoord bieden op de verwachtingen van de belanghebbenden in de spoorwegwereld, niet alleen NMBS en Infrabel, maar ook de economische en sociale partners en de regionale actoren, die al jaren vragen om een visie op het spoor in België, een plan dat de ondernemingen in staat zou stellen hun strategieën, benaderingen en investeringen op elkaar af te stemmen. Net als in veel andere Europese landen integreert dit plan infrastructuur en treinexploitatie, goederen- en reizigersverkeer, zowel nationaal als internationaal, over het hele spoorwegnet.

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

Ik zal ook afstemmen met de gewestelijke overheden om me ervan te vergewissen dat de mogelijkheden voor bijkomende gewestelijke investeringen waarin de bijzondere wet tot hervorming der instellingen voorziet, kunnen worden geoptimaliseerd. In dit verband zal ik er, in overleg met de gewesten, voor zorgen dat de verschillende samenwerkingsakkoorden voor de uitvoering van strategische meerjareninvesteringsplannen voor strategische spoorwegprojecten waarbij de gewesten betrokken zijn, geactualiseerd worden.

Om de ontwikkeling van het goederen- en passagiersvervoer per spoor te ondersteunen, zal ik, met de steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en de medewerking van overheidsbedrijven, ook trachten nieuwe Europese financieringsbronnen aan te boren, aangezien de Europese budgetten voor het Europees interconnectiemechanisme in de meerjarenbegroting 2021-2027 bijna uitgeput zijn.

Disposer d'une vision sur le long terme est essentiel dans le secteur ferroviaire caractérisé par une temporalité longue. C'est également essentiel de déterminer l'horizon à atteindre pour mettre peu à peu en œuvre les différents jalons pour atteindre l'objectif fixé. Le SPF Mobilité et Transports achèvera en 2025 l'étude relative aux modèles d'exploitation futurs du réseau. Cette étude sera un premier jalon important d'une réflexion globale sur l'offre de train souhaitée jusqu'à l'horizon 2050. Elle devra apporter une réponse aux attentes des parties prenantes du monde ferroviaire, de la SNCB et d'Infrabel, mais également des partenaires économiques et sociaux ainsi que des acteurs régionaux, qui réclament depuis des années une vision pour le rail en Belgique, un plan qui permette aux entreprises de coordonner leurs stratégies, leurs approches, leurs investissements. Elle intègre en effet, à l'instar de la pratique qui prévaut dans de nombreux autres pays européens, l'infrastructure et l'exploitation des trains, le trafic fret et le trafic voyageurs, tant national qu'international, et à ce à l'échelle de l'ensemble du réseau ferroviaire.

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

Je veillerai également à me coordonner avec les autorités régionales en vue de m'assurer que les possibilités d'investissements régionaux supplémentaires tels que prévues par la loi spéciale de réforme institutionnelles puissent être optimisées. À cet égard, je veillerai, en accord avec les Régions, à l'actualisation de différents accords de coopération d'exécution liés au plan stratégique pluriannuel d'investissement (PSPI) sur des projets ferroviaires stratégiques dans lesquels les Régions sont parties prenantes.

Pour soutenir le développement du transport ferroviaire de fret et de voyageurs, avec le soutien du SPF Mobilité et Transports et la collaboration des entreprises publiques, je chercherai également à obtenir de nouvelles sources de financements européens dès lors que les budgets européens du mécanisme pour l'interconnexion en Europe du budget pluriannuel 2021 – 2027 sont quasiment épuisés.

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

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

Ik zal ook het gebruik verdedigen van ETS-financiering (European Emissions Trading System) om spoorwegprojecten te financieren die worden uitgevoerd als onderdeel van het nationale energie- en klimaatplan, waarin ambitieuze doelen voor het reizigers- en goederenvervoer per spoor zijn vastgelegd.

Op het vlak van connectiviteit met de rest van de Europese Unie biedt de nieuwe Europese verordening over de oprichting van een trans-Europees vervoersnetwerk ook een kompas voor het bepalen van de prioriteiten voor spoorweginvesteringen voor 2030, 2040 en 2050. Deze verordening werd van kracht in de zomer van 2024 en verplicht ons om te anticiperen op nieuwe investeringen, of het nu gaat om 740 meter lange treinen, ERTMS, de elektrificatie van havenlijnen of het oplossen van knelpunten op het netwerk. Het zal met name nodig zijn om in voorkomend geval de lijnsecties of knooppunten van het netwerk te identificeren die al verzadigd zijn (of bijna verzadigd zijn) en waar enerzijds investeringen om de capaciteit te consolideren of uit te breiden kunnen worden overwogen, en waar anderzijds grootschalige investeringen technisch en economisch ondenkbaar zouden zijn. Ik zal deze gelegenheid aangrijpen om ervoor te zorgen dat er een samenhangende aanpak komt voor elke as, voor zowel nationaal als internationaal verkeer.

Ik zal de FOD Mobiliteit en Vervoer opdragen om mij, na overleg met de betrokken partijen, in het bijzonder Infrabel, beleidsoriënteringen ter zake voor te leggen, zodat we kunnen anticiperen op het overleg met onze bureaus en de actoren in de sector.

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

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

Je défendrai également le recours au financement ETS (European Emissions Trading System) pour financer les projets ferroviaires réalisés dans le cadre du Plan national énergie-climat, dans lequel des objectifs ambitieux ont été fixés pour le transport par rail de voyageurs et de marchandises.

En matière de connectivité avec le reste de l'Union européenne, le nouveau règlement européen sur la mise en place d'un réseau transeuropéen de transport constitue également une boussole pour définir les priorités d'investissement ferroviaire à l'horizon 2030, 2040 et 2050. Entré en vigueur à l'été 2024, ce règlement nous impose d'anticiper les nouveaux investissements, qu'il s'agisse de trains longs de 740 mètres, de l'ERTMS, de l'électrification des lignes portuaires ou de la résolution des goulets d'étranglement sur le réseau. Il conviendra notamment d'identifier, le cas échéant, les tronçons de lignes ou les nœuds du réseau étant d'ores et déjà saturés (ou proches de la saturation) où, d'une part, des investissements de consolidation ou d'extension de capacité peuvent être envisagés, et, d'autre part, des investissements massifs seraient techniquement et économiquement inenvisageables. Je veillerai à cette occasion à ce qu'une approche cohérente par axe soit adoptée, tant pour le trafic national qu'international.

Je chargerai le SPF Mobilité et Transports, après concertation avec les acteurs concernés, notamment Infrabel, de me présenter des orientations en la matière d'ici la fin de cette année afin d'anticiper les concertations avec nos voisins et les acteurs du secteur.

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

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

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

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

- De basis versterken van een gecadanceerd kwalitatief aanbod in het hele land;
- De nodige capaciteit, comfort en frequentie bieden tijdens piekuren, vooral tussen grote steden, om zoveel mogelijk klanten te overtuigen om voor het spoor te kiezen en hen in staat te stellen zich in goede omstandigheden naar het werk of naar school te begeven. Treintijd moet geen verspilde tijd zijn, maar gewonnen tijd;
- Bijzondere aandacht besteden aan de ontwikkeling van de S-netwerken in en rond Brussel, Antwerpen, Luik, Gent en Charleroi om dezelfde standaard inzake aanbod en amplitude te bereiken als in steden van vergelijkbare grootte elders in Europa;

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

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

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

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

- Renforcer le socle de base d'une offre cadencée de qualité sur l'ensemble du territoire;
- Offrir la capacité, le confort et les fréquences nécessaires en heure de pointe, en particulier entre les grandes villes, afin de convaincre un maximum de clients d'opter pour le rail et leur permettre de se rendre au travail ou à l'école dans de bonnes conditions. Le temps en train ne doit pas être du temps perdu mais au contraire du temps gagné;
- Accorder une attention particulière au développement des réseaux S à et autour de Bruxelles, Anvers, Liège, Gand et Charleroi afin de tendre vers les standards d'offre et d'amplitude tels qu'ils existent dans des villes de taille similaire ailleurs en Europe;

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

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

In dezelfde geest zal ik erop toezien dat de nieuwe infrastructuur die in gebruik wordt genomen, zo snel mogelijk tot een verbetering van de dienstverlening leidt. Hetzelfde geldt voor het rollend materieel. In dit opzicht is het essentieel dat de NMBS blijft investeren in nieuw rollend materieel en intensief en efficiënt gebruik blijft maken van het bestaande rollend materieel om de groeiende reisbehoeften op te vangen en te voldoen aan de productiedoelstellingen die zijn vastgelegd in het openbaredienstcontract.

Ik zal er ook op toezien, door samenwerkingsverbanden te zoeken met gewestelijke vervoersbedrijven, dat mensen die in landelijke gebieden of ver van stations wonen kunnen blijven rekenen op hoogwaardig openbaar vervoer om zich naar hun bestemming te begeven. Dit kan natuurlijk enkel worden bereikt door een betere afstemming van dienstregelingen en tarieven tussen de trein en het regionaal vervoer. Ik zal deze kwesties voorleggen aan de IMC met het oog op een gezamenlijke aanpak en een agenda voor werkzaamheden op dit gebied. Deze werkzaamheden zouden met name gebaseerd kunnen worden op de werkzaamheden van de intermodale werkgroep die bestaat uit de NMBS en de drie regionale vervoerders.

Wat de eventuele sluiting of opening van stations of haltes betreft, in overeenstemming met de regeerakkoord, verwacht ik dat de NMBS voorstellen doet op basis van de criteria die in het openbaredienstcontract zijn vastgelegd. Elke wijziging van de diensten moet deel uitmaken van een globale en coherente aanpak die erop gericht is de dienstverlening aan de bevolking te verbeteren, rekening houdend met objectieve criteria zoals de bevolkingsdichtheid, stadsontwikkelingsprojecten, exploitatiekosten, toegankelijkheid van het spoor en alternatieve vervoersmogelijkheden. Dit is een gevoelig thema en ik verwacht dat de NMBS met objectieve en onderbouwde voorstellen komt, die met mijn diensten en met de regionale en lokale overheden zullen moeten worden besproken.

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

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

Dans le même esprit, je veillerai à ce que les nouvelles infrastructures mises en service débouchent sur une amélioration des dessertes dans les meilleurs délais. Il en va de même pour le matériel roulant. Il est à cet égard essentiel que la SNCB continue d'investir dans de nouveaux matériels et utilise de manière intensive et efficiente le matériel roulant existant afin d'absorber les besoins croissants de déplacement et de répondre aux objectifs de production fixés dans le contrat de service public.

Je veillerai également, via des recherches de synergies avec les opérateurs régionaux de transport, à permettre aux habitants des zones rurales ou éloignées des gares de pouvoir compter sur des transports publics de qualité pour se rendre à leur destination. Ceci n'est évidemment possible qu'au moyen d'une meilleure coordination des horaires et des tarifs entre le train et les transports régionaux. Je saisirai la CIM de ces questions en vue d'établir une approche concertée et un agenda des travaux en la matière. Ceux-ci pourront notamment s'appuyer sur les travaux du groupe de travail intermodal regroupant la SNCB et les trois opérateurs de transport régionaux.

En ce qui concerne les fermetures ou ouvertures éventuelles de gares ou points d'arrêt, conformément à l'accord de gouvernement, j'attends de la SNCB qu'elle me fasse des propositions sur la base des critères prévus dans le contrat de service public. Toute évolution de la desserte doit s'inscrire dans une approche globale et cohérente visant à améliorer le service rendu à la population, prenant en compte des critères objectifs tels que la densité de population desservie, les projets de développement urbain, les coûts d'exploitation, ainsi que l'accessibilité ferroviaire et l'offre de transport alternatif. Il s'agit d'une thématique sensible et j'attends de la SNCB des propositions objectivées et étayées qui devront être discutées avec mes services mais également concertées avec les autorités régionales et locales.

De verschillende principes die hier worden uiteengezet, in combinatie met de doelstellingen die in het openbaredienstcontract zijn vastgelegd met betrekking tot de groei van het aantal reizigers, moeten de leidraad vormen voor het nieuwe vervoersplan dat van de NMBS wordt verwacht voor de periode 2026-2029. De voorbereidingen voor dit plan zullen in de loop van 2025 worden voortgezet.

De NMBS zal haar ontwerp van vervoersplan opstellen in overleg met de gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen en door het advies in te winnen van het Raadgevend Comité van de treinreizigers. Vervolgens zal het ter goedkeuring aan de regering worden voorgelegd. Het doel is om een nieuw vervoersplan op te stellen dat resoluut gericht is op de reële behoeften van de reizigers, om de potentiële aantrekkelijkheid van de diensten die de NMBS jaar na jaar zal aanbieden te maximaliseren.

Het Belgische spoor voorbereiden op een geliberaliseerde omgeving

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

In 2025 wil ik de resultaten analyseren de studie van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer over "Pilotprojecten in binnenlands reizigersvervoer in België" en de optie(s) identificeren die het best tegemoetkomen aan de specifieke kenmerken en behoeften van het openbaar spoorvervoer in België. Deze scenario's zullen regelingen bevatten voor de geleidelijke invoering, op experimentele basis, van een concurrerende aanbestedingsprocedure voor openbaredienstcontracten voor spoorvervoer. Het doel is een nauwkeurig tijdschema op te stellen voor de hervormingen die moeten worden doorgevoerd om de toekomst van de openbare dienst op lange termijn te verzekeren na 2032, wanneer het huidige contract van de NMBS afloopt.

Les différents principes énoncés ici, combinés aux objectifs repris au contrat de service public en termes de croissance des voyageurs, devront guider le projet de nouveau plan de transport attendu de la SNCB pour la période 2026-2029. Les préparatifs de ce dernier se poursuivront dans le courant de l'année 2025.

La SNCB établira son projet de plan de transport en concertation avec les opérateurs de transports publics régionaux et en recueillant l'avis du Comité consultatif des voyageurs ferroviaires. Celui-ci sera ensuite soumis au gouvernement pour approbation. L'objectif est d'aboutir à un nouveau plan de transport résolument au service des besoins réels des voyageurs, afin de maximiser le potentiel d'attractivité de l'offre qui sera déployée année après année par la SNCB.

Préparer la Belgique ferroviaire à un environnement libéralisé

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

J'entends en 2025 analyser les enseignements de l'étude réalisée par le SPF Mobilité et Transports portant sur les "Projets-pilotes en transport intérieur de voyageurs en Belgique", et en dégager la ou les options qui répondra(ont) le mieux aux spécificités et besoins du service public de transport ferroviaire en Belgique. Ces scénarios incluront les modalités d'introduction graduelle, à titre expérimental, d'une procédure de mise en concurrence des contrats de service public ferroviaire. L'ambition est d'établir un calendrier précis des réformes à entreprendre pour permettre la pérennisation du service public au-delà de 2032, soit au terme du contrat actuel de la SNCB.

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

Tegelijkertijd ben ik van plan om samen met de regering de nodige maatregelen te treffen om de NMBS voor te bereiden op de concurrentie in een geliberaliseerde markt. Deze maatregelen zullen uiteraard besproken worden in een tripartiete werkgroep op die ik heb opgericht en waarin de drie betrokken bedrijven, de vakbonden en ikzelf en leden van mijn beleidsceel zetelen.

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

HR Rail is een gemeenschappelijke dochteronderneming van de NMBS en Infrabel en heeft als doel overeenkomstig de wet van 23 juli 1926 betreffende het personeel van de NMBS en de Belgische Spoorwegen, de selectie en de aanwerving van statutair en niet-statutair personeel dat nodig is voor de uitvoering van de opdrachten van Infrabel en de NMBS, de terbeschikkingstelling van dit personeel aan Infrabel en de NMBS, het optreden als juridisch werkgever van dit personeel en het personeelsbeheer. Aangezien de NMBS en Infrabel elk hun eigen personeelsdienst hebben ontwikkeld, moet, om te vermijden dat bepaalde taken binnen elke onderneming parallel worden uitgevoerd, worden overwogen om de wet van 23 juli 1926 te wijzigen, zodat zowel de NMBS als Infrabel hun eigen personeel kunnen aanwerven en beheren. Er moet dus worden onderzocht welke wettelijke bepalingen moeten worden gewijzigd om deze doelstelling te bereiken, deze moeten worden besproken met de betrokken partijen en er moet overleg worden gepleegd met de vakbonden, met inachtneming van de verworven rechten.

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

De bevolking verwacht dat de verplaatsingsketen soepel, op georganiseerde wijze en zonder strubbelingen verloopt, ongeacht de institutionele verdeling van

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

En parallèle, avec le gouvernement, j'entends mettre en œuvre les mesures nécessaires en vue de préparer la SNCB à affronter la concurrence dans un marché libéralisé. Ces mesures seront bien entendu concertées au sein d'un groupe de travail tripartite que j'ai constitué et qui comprend les trois entreprises concernées, les organisations syndicales et moi-même, et des membres de ma cellule stratégique.

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

HR Rail, filiale commune de la SNCB et d'Infrabel, a notamment pour objet, conformément à la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges, la sélection, le recrutement du personnel statutaire et non statutaire nécessaire à la réalisation des missions d'Infrabel et de la SNCB, la mise à la disposition d'Infrabel et de la SNCB de ce personnel, l'intervention en tant qu'employeur juridique de ce personnel et la gestion du personnel. Dès lors que la SNCB et Infrabel ont développé chacune leurs propres services du personnel, afin d'éviter que certaines tâches soient exercées en parallèle au sein de chaque société, il convient d'envisager de modifier la loi du 23 juillet 1926 afin que tant la SNCB qu'Infrabel soient en mesure de recruter et de gérer leur propre personnel. Il conviendra dès lors d'étudier quelles dispositions juridiques doivent être modifiées afin d'atteindre cet objectif, de les discuter avec les parties prenantes et les concerter avec les organisations syndicales; le tout dans le respect des droits acquis.

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

La population attend que la chaîne de déplacement soit fluide et organisée de manière efficace et sans heurts, quelle que soit la répartition institutionnelle des

de bevoegdheden. Veel nieuwe actoren willen graag nieuwe mobiliteitsdiensten aanbieden.

Het verzamelen van gegevens over vervoersinfrastructuur, verkeer en verplaatsingen is essentieel als we geïntegreerde oplossingen willen bieden die voldoen aan de behoeften van de eindgebruiker. De verschillende spelers in de transportsector zijn verplicht om de gegevens van hun diensten en netwerken ter beschikking te stellen die nodig zijn om reizigersinformatie te verstrekken. In België is het eerste concrete toegangspunt het Nationaal Toegangspunt (NAP). Ik zal de verdere ontwikkeling van dit nationale toegangspunt blijven opvolgen. Hiertoe zal ik samen met mijn regionale collega's en het Nationaal Geografisch Instituut (beheerder van het NAP) in 2025 een NAP-gebruikersdag organiseren.

Reizigers een intermodale dienst van deur tot deur aanbieden, vereist ook een doeltreffende coördinatie van de ticketintegratie. Daarom zal ik, in samenwerking met mijn regionale collega's, onze respectieve administraties en openbaarvervoersbedrijven een stappenplan opstellen voor deze integratie. Het is tijd om passagiers in staat te stellen naadloos over te stappen van de ene vervoerswijze naar de andere. Ik zal ook de bestaande intermodale tariefsystemen in verschillende Europese landen benchmarken. In 2025 zal ik gebruik maken van het Europese momentum om onze prioriteiten voor de verbetering van de passagierservaring te bevorderen. Ik zal ervoor zorgen dat de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer actief deelneemt aan de besprekingen op Europees niveau over de ontwikkeling van een nieuw regelgevend kader voor gegevensuitwisseling op spoorniveau. Het is belangrijk dat de uitkomst van de besprekingen een goed evenwicht vindt tussen de legitieme verwachtingen van passagiers en bedrijven om op een transparante manier de informatie te krijgen die ze nodig hebben om geïnformeerde keuze te maken voor hun spoorvervoersoplossing, en tegelijkertijd de impact op nieuwe investeringen door spoorwegmaatschappijen en infrastructuurbeheerders te beperken. Er moet rekening worden gehouden met realistische mogelijkheden om deze nieuwe verplichtingen in te voeren.

Tegelijkertijd zal België, onder mijn leiding, actief meewerken aan het initiatief van de Europese Commissie voor één enkele verordening voor digitale ticketuitgifte en reserveringen, om ervoor te zorgen dat deze tekst volledig in overeenstemming is met bestaande initiatieven en regelgevingen en een echte toegevoegde waarde biedt voor reizigers.

Zoals ik in mijn inleiding al zei, is het openbaar vervoer van iedereen en moet het voor iedereen toegankelijk zijn. In overeenstemming met het openbardienstcontract zal ik dus de toegankelijkheid van het openbaar

compétences. De nombreux nouveaux acteurs sont désireux d'offrir de nouveaux services de mobilité.

La collecte de données relatives à l'infrastructure de transport, à la circulation et aux déplacements est indispensable pour offrir des solutions intégrées répondant aux besoins de l'utilisateur final. Les différents acteurs du transport sont tenus de mettre à disposition les données de leurs services et réseaux, nécessaires à l'information du voyageur. En Belgique, le premier portail d'accès concret est le Point d'accès national (NAP: *National Access Point*). Je continuerai à veiller au développement continu de ce point d'accès national. À cette fin, j'organiserai avec mes collègues régionaux et l'Institut géographique national (gestionnaire du NAP), une journée des utilisateurs du NAP en 2025.

Offrir un service intermodal porte-à-porte aux voyageurs nécessite également une coordination efficace de l'intégration des titres de transport. C'est pourquoi je rédigerai, en collaboration avec mes homologues régionaux, nos administrations respectives et les opérateurs de transport publics, une feuille de route en vue de cette intégration. Il est temps, en effet, de permettre au voyageur de passer sans difficulté d'un mode à l'autre. J'entamerai également le benchmark des systèmes existants dans différents pays européens en matière de tarification intermodale. En 2025, je profiterai de la dynamique européenne pour faire avancer nos priorités en matière d'amélioration de l'expérience du voyageur. Je veillerai à ce que le SPF Mobilité et Transports participe activement aux discussions au niveau européen concernant l'élaboration d'un nouveau cadre réglementaire sur l'échange de données au niveau ferroviaire. Il importe que le résultat des discussions assure un bon équilibre entre les attentes légitimes des voyageurs et des entreprises d'obtenir de manière transparente les informations dont ils ont besoin pour choisir leur solution de transport ferroviaire en connaissance de cause, tout en limitant l'impact sur de nouveaux investissements à réaliser par les entreprises ferroviaires et gestionnaire d'infrastructure. Il faudra tenir compte des possibilités réalistes de mise en service de ces nouvelles obligations.

En parallèle, sous ma direction, la Belgique contribuera activement à l'initiative de la Commission européenne concernant un Règlement sur la Réservation et la Billetterie Numérique Unique, afin que ce texte assure une pleine cohérence avec les initiatives et réglementations existantes, et apporte une véritable plus-value pour les voyageurs.

Comme je le mentionnais en introduction, les transports publics sont la propriété de tous et doivent être accessibles à tous. Conformément au contrat de service public, je continuerai donc à promouvoir l'accessibilité

vervoer (stations, perrons, wagons) en de intermodale toegankelijkheid blijven bevorderen, met prioriteit voor de stations die het grootste aantal personen met beperkte mobiliteit bereiken. Het doel is om het aantal onafhankelijk toegankelijke stations tegen het einde van het jaar te verhogen tot 132, dat wil zeggen 16 meer dan eind 2024.

Wat de assistentieverlening in de stations voor personen met een beperkte mobiliteit betreft, is het zo dat deze verder wordt uitgebreid en geoptimaliseerd (o.a. verkorting van de reserveringstermijn). De NMBS stelt alles in het werk om in een zo goed mogelijke geografische spreiding van de assistentie te voorzien.

Toegankelijkheid betekent ook betaalbare tarieven. Daarom zal de NMBS voor eind 2025 haar nieuwe tariefaanbod lanceren. Op die manier wordt reizen met de trein goedkoper tijdens de daluren en voor reizigers die op frequente basis gebruik maken van de trein als vervoermiddel. De modernisering van de tarieven biedt ook de mogelijkheid om de tarieven te vereenvoudigen en te harmoniseren, terwijl de aantrekkelijkheid van de trein voor jongeren, senioren en mensen die recht hebben op een hoger tarief behouden blijft en zelfs toeneemt. De invoering van deze nieuwe tarieven zal het onderwerp zijn van een grote communicatiecampagne om nieuwe reizigers aan te trekken en bestaande klanten te behouden door hen aan te moedigen de trein te gebruiken voor zoveel mogelijk van hun verplaatsingen.

De omgeving in en rond stations is ook een aantrekkelijke factor voor passagiers. In dit opzicht zal ik het initiatief "leven in het station" intensiveren om spoorweggebouwen een nieuwe bestemming te geven, in nauwe samenwerking met de lokale autoriteiten.

Toegankelijkheid voor iedereen betekent ook het organiseren van een alternatieve treindienst op het hele netwerk in het geval van een staking, afhankelijk van de beschikbare materieel en personeel.

Goede communicatie van de informatie naar de reizigers in real time is ook essentieel. De NMBS engageert zich om de toegankelijkheid van de informatie voor de reizigers te garanderen door haar communicatiekanalen te diversifiëren, in het bijzonder voor personen met beperkte mobiliteit en personen met een handicap. Ik zal erop toezien dat de NMBS haar diensten blijft verbeteren om tegemoet te komen aan de behoeften van alle passagiers, rekening houdend met zowel de snelle ontwikkeling van de technologische mogelijkheden als de voortdurende evolutie van de verwachtingen van de klanten, en dat er samenwerkingsverbanden worden gezocht met de regionale vervoersmaatschappijen.

des transports publics (gares, quais, véhicules) et l'accessibilité intermodale tout en donnant la priorité aux gares qui touchent le plus grand nombre de personnes à mobilité réduite. L'objectif sera de porter le nombre de gares accessibles de manière autonome à 132 d'ici la fin de l'année, soit 16 gares de plus par rapport à la situation fin 2024.

Quant à l'assistance en gare pour les personnes à mobilité réduite, elle est encore développée et optimisée (p.ex. raccourcissement du délai de réservation). La SNCB s'efforce d'assurer la meilleure répartition géographique possible de l'assistance.

L'accessibilité passe également par des tarifs abordables. Dans ce cadre, la SNCB lancera avant la fin 2025 sa nouvelle gamme tarifaire. Op die manier wordt reizen met de trein goedkoper tijdens de daluren en voor reizigers die op frequente basis gebruik maken van de trein als vervoermiddel. Cet exercice de modernisation de la tarification sera également l'occasion de simplifier et harmoniser les tarifs, tout en maintenant voire en renforçant l'attractivité du train pour les jeunes, les seniors et les personnes ayant droit à une intervention majorée. L'introduction de ces nouveaux tarifs fera l'objet d'une importante campagne de communication se donnant l'ambition d'attirer de nouveaux voyageurs vers le train et de fidéliser les clients actuels en les encourageant à recourir aux trains pour un maximum de leurs déplacements.

L'environnement dans et autour des gares est également un facteur d'attractivité pour le voyageur. À cet égard, je renforcerai l'initiative "la vie en gare" afin de donner une nouvelle affectation à des bâtiments ferroviaires, en collaboration étroite avec les autorités locales.

L'accessibilité pour tous passe également par l'organisation d'un service alternatif des trains sur l'ensemble du réseau en cas de grève en fonction du matériel et du personnel disponible.

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

Veilig parkeren in de buurt van stations en het gemak waarmee (deel)fietsen in de trein kunnen worden meegenomen (voor woon-werkverkeer, maar ook voor vrijetijdsbesteding) zijn ook belangrijke elementen. In uitvoering van haar meerjareninvesteringsplan zet de NMBS daarom verder in op veilige fietsparkings om combivervoer aan te moedigen. Daarbij speelt ook de betaalbaarheid van deze parkings een belangrijke rol. Daarnaast moet er ook blijvend gewerkt worden aan het verhogen van het aantal plaatsen voor fietsen op de trein zonder daarbij het aantal zitplaatsen te verminderen, alsook het verhogen van het aantal beschikbare deelfietsen aan stations. Het doel is om meer dan 2.500 nieuwe fietsparkeerplaatsen en 350 nieuwe autoparkeerplaatsen te creëren, om tegen het einde van 2025 een totaal van respectievelijk 130.500 fietsparkeerplaatsen en 76.050 autoparkeerplaatsen te bereiken.

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

Een goede connectiviteit tussen de verschillende vervoerswijzen is cruciaal voor het concurrentievermogen van het land.

Om de doelstelling van een verdubbeling van de per spoor vervoerde goederen tegen 2030 te halen, zal ik, met de hulp van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, het wettelijk kader uitwerken dat nodig is om het Raadgevend Comité voor het goederenvervoer per spoor (RCGS) op te richten. Het is dankzij een dergelijk platform voor uitwisseling tussen logistieke spelers dat we alle pistes zullen kunnen onderzoeken om de regelgevende belemmeringen die de keuze voor spoorvervoer minder vanzelfsprekend maken, uit de weg te ruimen. Vanaf dit jaar verwacht ik dat de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en de infrastructuurbeheerder nauw betrokken zullen zijn bij het comité, zodat ze voorstellen kunnen doen wanneer er acties worden geïdentificeerd die het goederenvervoer per spoor vanzelfsprekend kunnen maken voor de industrie.

Wat betreft het Goederenplan 2030 om het goederenvervoer per spoor te vergemakkelijken, worden dit jaar belangrijke mijlpalen verwacht waarover in 2026 verslag zal worden uitgebracht. Na de prestatiedialoog die in juni zal plaatsvinden, zal de FOD Mobiliteit en Vervoer mij in september een evaluatieverslag bezorgen over de uitvoering van het Actieplan Goederenvervoer. Dit verslag zal ook voor advies worden voorgelegd aan het RCGS. Ik zal dit evaluatierapport en de adviezen die ik krijg van de sector in detail analyseren. Deze

Des parkings sûrs à proximité des gares et la facilité avec laquelle les vélos (partagés) peuvent être embarqués dans les trains (pour les trajets domicile-travail, mais aussi pour les loisirs) sont également des éléments importants. Dans le cadre de la mise en œuvre de son plan d'investissement pluriannuel, la SNCB s'engage donc davantage en faveur d'un stationnement sécurisé des vélos afin d'encourager le transport combiné. À cet égard, le caractère abordable de ces parkings joue également un rôle important. En outre, des efforts soutenus devraient être déployés pour augmenter le nombre de places pour les vélos dans les trains sans réduire le nombre de sièges, ainsi que pour augmenter le nombre de vélos partagés disponibles dans les gares. L'objectif est de créer plus de 2.500 nouvelles places de parking pour les vélos et 350 nouveaux emplacements de parking pour les autos, pour atteindre respectivement un objectif total de 130.500 places vélos et de 76.050 places autos d'ici la fin de l'année 2025.

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

Une bonne connectivité entre les différents modes de transport est cruciale pour la compétitivité du pays.

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

Concernant le Plan Marchandises 2030 en vue de faciliter le fret ferroviaire, d'important jalons sont attendus cette année et feront l'objet d'un rapport en 2026. Suite au dialogue de performance qui se déroulera au mois de juin, le SPF Mobilité et Transports me fournira, au mois de septembre, un rapport d'évaluation de la mise en œuvre du plan d'action marchandises. Ce rapport sera également soumis pour avis au CCFF. J'analyserai en détail ce rapport d'évaluation ainsi que l'avis que je recevrai du secteur. Ces exercices conjoints me

gezamenlijke oefeningen zullen mij richtlijnen geven voor de ontwikkeling van het plan en de rapportage daarover. Bovendien zou de studie in opdracht van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer over de modellering van spoorwegprioriteiten in september afgerond moeten zijn. Dan zal ik een beter idee hebben van wat er moet gebeuren om een evenwicht te garanderen tussen de prioriteiten van goederen- en passagierstreinen. De infrastructuurbeheerder zal ook gevraagd worden om hete RCGS op de hoogte te houden van de voortgang van het prestatiecontract in direct verband met het Goederenplan.

De complexiteit van de regelgeving als gevolg van het gebrek aan onderscheid tussen infrastructuur voor gemengd gebruik (reizigers/goederen) en infrastructuur die voornamelijk door operatoren van het goederenvervoer wordt gebruikt, als gevolg van bepalingen die voortvloeien uit Europese wetgeving en lokale operationele behoeften, is zodanig dat speciale aandacht moet besteden aan deze kwestie. De kwestie van de dienstvoorzieningen in havengebieden hangt hier nauw mee samen. Ik ben me bewust van de omvang van de taak en zal de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer vragen om mij een plan voor te leggen voor de oprichting van een werkgroep met een duidelijke methodologie die ervoor moet zorgen dat er concrete resultaten worden bereikt. Het doel is om nog dit jaar met deze groep aan de slag te kunnen.

Operatoren van het goederenvervoer per spoor genieten een verlaging van de infrastructuurheffing tot 31 december 2025. De steunregeling voor het triëren van geïsoleerde wagons in Antwerpen-Noord eindigde op 31 december 2024. In lijn met de wens van de regering om meer resultaten te boeken door meer gerichte steun te verlenen voor eenzelfde budget, zal ik de bestaande steunmechanismen analyseren en snel een voorstel indienen om ze te optimaliseren (of zelfs aan te vullen of te vervangen door andere maatregelen) met inachtneming van de regels inzake staatssteun.

Infrabel zal mij dit jaar zijn nieuwe ontwerpcontract voorleggen met zijn klanten die een aansluiting hebben op het spoornet. Ik zal erop toezien dat de nieuwe principes in overeenstemming zijn met het prestatiecontract en dat de eventuele financiële bijdrage die van deze industrieën wordt gevraagd, geen nieuwe belemmering vormt voor de keuze om goederen per spoor te vervoeren.

Als Infrabel mij in de loop van dit jaar, in overeenstemming met het prestatiecontract, een aanvraag indient voor de ontmanteling van een industriële lijn of de ontmanteling van een spoorwegaansluiting, zal ik erop toezien dat alle mogelijkheden voor de hervatting

donneront les orientations pour les évolutions du plan et de son rapportage. Par ailleurs, l'étude commandée par le SPF Mobilité et Transports sur la modélisation des priorités ferroviaires devrait aboutir en septembre. J'aurai alors une meilleure vision de ce qu'il convient de faire pour assurer un équilibre entre les priorités des trains de marchandises et de voyageurs. Il sera également demandé au gestionnaire de l'infrastructure de tenir informé le CCFF des avancées du contrat de performance en lien direct avec le Plan Marchandises.

La complexité réglementaire provenant de l'absence de distinction entre des infrastructures à usage mixte (voyageurs/marchandises) et des infrastructures utilisées majoritairement par les opérateurs de transport de marchandises, en raison des dispositions issues du droit européen et des besoins opérationnels locaux, est telle qu'il convient d'y consacrer une attention particulière. La problématique des installations de service dans les zones portuaires y est fortement liée. Conscient de l'ampleur du chantier, je demanderai au SPF Mobilité et Transports de me présenter un projet de constitution de groupe de travail avec une méthodologie claire visant à garantir l'obtention de résultats concrets. L'objectif étant de pouvoir débiter les travaux avec ce groupe dès cette année.

Les opérateurs ferroviaires de transport de marchandises bénéficient jusqu'au 31 décembre 2025 d'une réduction de la redevance d'infrastructure. Le système de soutien au triage de wagons isolés à Anvers Nord a pris fin le 31 décembre 2024. Conformément à la volonté du gouvernement d'obtenir davantage de résultats en apportant un soutien plus ciblé pour un budget équivalent, j'analyserai les mécanismes de soutien en place et formulerai rapidement une proposition en vue de les optimiser (voire de les compléter ou les remplacer par d'autres mécanismes) dans le respect des règles relatives aux aides d'état.

Infrabel me présentera cette année son nouveau projet de contrat avec ses clients disposant d'un raccordement au réseau ferroviaire. Je m'assurerai que les nouveaux principes sont conformes au contrat de performance et m'assurerai que l'éventuelle participation financière demandée à ces industries ne représente pas un nouvel obstacle au choix du transport de marchandises par rail.

Durant cette année, si conformément au contrat de performance, Infrabel me présente un dossier visant le démontage d'une ligne industrielle ou le démantèlement d'un raccordement ferroviaire, je m'assurerai que toute piste de reprise potentielle de trafic aura pu être explorée

van het verkeer worden onderzocht en zal ik hiervoor contact opnemen met mijn collega's in de gewesten.

Het Agentschap voor de Regulering van Transport bestaat sinds maart 2025. Ik zal initiatieven ondersteunen om dit agentschap te versterken, zodat het al zijn wettelijke taken kan uitvoeren.

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

Ik zal de Europese samenwerking op het vlak van treinverkeer verder stimuleren, dit met als doel meer en betere Europese (grensoverschrijdende) treinverbindingen te bekomen, zowel voor goederenvervoer als personenvervoer. Ik zal de mogelijkheden onderzoeken om de grensoverschrijdende spoorwegverbindingen te verbeteren en het bestaande spoorwegnet te valoriseren. In deze context zal ik toezien op een nauwe coördinatie tussen onze respectieve infrastructuurbeheerders om het gebruik van de infrastructuur te optimaliseren, rekening houdend met de lopende projecten en de wijzigingen inzake reglementering die verwacht worden op Europees niveau inzake capaciteit. Ik zal de ontwikkeling van innovatieve en pragmatische oplossingen aanmoedigen, met inachtneming van de geldende Europese regels, zodat de reiziger zich geen zorgen hoeft te maken over het overschrijden van een grens, noch vanuit administratief oogpunt, noch wat betreft de tarieven.

In die zin zal ik in eerste instantie verder uitvoering geven aan de intentiebrief die mijn voorganger in oktober 2023 heeft ondertekend met Luxemburg en de afspraken gemaakt tijdens de Thalassa-top in april 2022 wat betreft de spoorverbindingen met Nederland. Verder zal ik ook kijken in welke mate ik de banden met Frankrijk en Duitsland opnieuw kan activeren. In dit verband zal ik bijzondere aandacht besteden aan de modernisering van de lijn Brussel – Luxemburg en aan projecten die tot doel hebben de interconnectie van havens met buurlanden te verbeteren. In het kader van de opvolging van het uitvoeringsbesluit van de Europese Commissie van 2023 over de modernisering van de lijn Brussel-Luxemburg zal ik samen met Infrabel het kader bepalen voor de voltooiing van de lopende werkzaamheden. In juni zullen we hierover een inhoudelijke discussie kunnen voeren met mijn Luxemburgse collega. De werkgroep die werd opgericht om de intentieverklaring 2023 op te volgen, zal dit jaar opnieuw samenkomen. De constructieve benadering tot nu toe tussen onze overheden en overheidsbedrijven heeft geheerst, is bemoedigend als we in de nabije toekomst concrete resultaten willen bereiken voor de mobiliteit van onze burgers.

et je prendrai, pour ce faire, contact avec mes collègues des Régions.

L'Agence de Régulation des Transports existe depuis ce mois de mars 2025. Je soutiendrai les dossiers visant à renforcer cette agence afin de m'assurer que celle-ci soit en mesure de réaliser l'ensemble de ses missions légales.

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

J'encouragerai davantage la coopération européenne en matière de transport ferroviaire, dans le but d'obtenir des liaisons ferroviaires européennes (transfrontalières) plus nombreuses et de meilleure qualité, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de passagers. J'étudierai les possibilités d'améliorer les liaisons ferroviaires transfrontalières et de valoriser le réseau ferroviaire existant. Dans ce contexte, je veillerai à une coordination étroite entre nos gestionnaires d'infrastructure respectifs pour optimiser l'usage de l'infrastructure, compte tenu des projets en cours et des changements de réglementation attendus au niveau européen en matière de capacité. J'encouragerai le développement de solutions innovantes et pragmatiques, dans le respect des règles européennes applicables, afin que les voyageurs n'aient pas à se soucier du passage d'une frontière, que ce soit d'un point de vue administratif ou tarifaire.

En ce sens, je continuerai dans un premier temps à mettre en œuvre la lettre d'intention que mon prédécesseur a signée avec le Luxembourg en octobre 2023 et les accords conclus lors du sommet de Thalassa en avril 2022 concernant les liaisons ferroviaires avec les Pays-Bas. En outre, je verrai dans quelle mesure je peux réactiver les liens avec la France et l'Allemagne. À cet égard, j'accorderai une attention particulière à la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg et aux projets visant à améliorer l'interconnexion des ports aux pays voisins. Dans le cadre du suivi de la décision d'exécution de la Commission européenne de 2023 sur la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg, je déterminerai, avec Infrabel, le cadre permettant de finaliser les travaux en cours. En juin, avec mon homologue luxembourgeoise, nous aurons l'occasion d'avoir un échange sur le fond sur cette question. Le groupe de travail établi pour le suivi de la lettre d'intention de 2023 se réunira encore cette année. L'approche constructive entre nos administrations et entreprises publiques qui a prévalu jusqu'ici est encourageante pour obtenir des résultats concrets sur la mobilité de nos citoyens à brève échéance.

Ik zal de gesprekken over de realisatie van 3RX/IJzeren Rijn opnieuw opstarten, zowel op politiek niveau binnen België en met de betrokken buurlanden en deelstaten, evenals op ambtelijk niveau. Ik zal hiervoor o.a. verder bouwen op de non-paper die mijn voorganger op het einde van de vorige legislatuur heeft opgesteld. Ik zal samen met mijn collega van Defensie nagaan in welke mate de budgetten die ter beschikking zullen worden gesteld ter ondersteuning van de defensiesector de kosten voor de uitvoering van dit project kunnen dragen.

In overeenstemming met het regeerakkoord zal ik werken aan een Europese strategie om van het spoor een alternatief voor het vliegtuig te maken. Op basis van eerdere studies over het potentieel voor modal shift van luchtvervoer naar spoorvervoer en marktstudies over de interesse van operatoren om de nationale luchthaven te bedienen, zal ik de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer vragen om tegen het einde van het jaar een beraad op te starten over de opties waarover de federale overheid beschikt om vervoersoperatoren aan te moedigen om de nationale luchthaven te bedienen met inachtneming van het Europees normatief kader, met inbegrip van dat van staatssteun en openbaredienstverplichtingen. Bij dit beraad zal rekening moeten worden gehouden met de noden van de sector, de verplichtingen die voortvloeien uit de uitvoering van het Diabolo-akkoord en de beperkingen als gevolg van de beperkte capaciteit van de spoorweginfrastructuur in het station van de luchthaven. Deze analyse zal als basis dienen voor een volgende studie over het potentieel voor effectieve concurrentie op de internationale routes, waarin rekening zal worden gehouden met de technische en regelgevende belemmeringen voor de ontwikkeling van concurrentie op deze routes. Deze tweede studie zal ook rekening moeten houden met het feit dat het grootste deel van het regelgevende kader voor spoorwegen op Europees niveau ligt, met name op het gebied van staatssteun en de integratie van internationale diensten met nationale en openbare treinen.

Bovendien zal de ontwikkeling van het internationale verkeer worden aangemoedigd door de voortzetting van het plan voor de vermindering van de nationale regels dat onder de vorige wetgever is gestart. Het doel van dit plan is om de nationale veiligheids- en technische regels te verminderen en de interoperabiliteit binnen de Europese Unie te vergroten, onder impuls van het Spoorwegbureau van de Europese Unie en de Europese Commissie.

Daartoe zal ik in 2025 zorgen voor de voortzetting van het regelgevend proces met betrekking tot enerzijds het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van verschillende koninklijke besluiten inzake spoorwegaangelegenheden en anderzijds een ontwerp van koninklijk

Je vais relancer les discussions sur la réalisation du 3RX/Rhin de fer, tant au niveau politique en Belgique qu'avec les pays voisins et les États fédéraux concernés, ainsi qu'au niveau officiel. Je m'appuierai notamment sur le document officiel préparé par mon prédécesseur à la fin de la législature précédente à cette fin. J'identifierai avec mon collègue de la Défense dans quelle mesure les budgets qui seront dégagés pour soutenir le secteur de la défense pourraient soutenir la prise en charge du coût de mise en œuvre de ce projet.

Conformément à l'accord de gouvernement, j'agirai en faveur d'une stratégie européenne pour que le rail devienne une alternative à l'avion. Sur base des études antérieures sur le potentiel de report modal air-rail et des études de marché sur l'intérêt des opérateurs à desservir l'aéroport national, je demanderai au SPF Mobilité et Transports de lancer d'ici à la fin de l'année une réflexion sur les options dont dispose l'autorité fédérale pour encourager les opérateurs de transport à desservir l'aéroport national dans le respect du cadre normatif européen, dont celui des aides d'état et des obligations de service public. Cette réflexion devra tenir compte des attentes du ainsi que des obligations découlant de la convention Diabolo et des contraintes dues à la capacité restreinte de l'infrastructure ferroviaire à la gare de l'aéroport. Cette analyse servira de base à une étude ultérieure sur le potentiel de concurrence effective sur les axes internationaux, qui tiendra compte des obstacles techniques et réglementaires au développement de la concurrence sur ces axes. Cette seconde étude devra également prendre en compte le fait que l'essentiel du cadre réglementaire ferroviaire relève du niveau européen, notamment en matière d'aides d'état et de l'intégration de l'offre internationale avec les trains nationaux et de service public.

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

À cette fin, en 2025, je veillerai à assurer la poursuite du processus réglementaire relatif, d'une part, au projet d'arrêté royal modifiant plusieurs arrêtés royaux en matière ferroviaire et, d'autre part, à un projet d'arrêté royal relatif aux exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire.

besluit betreffende de eisen die van toepassing zijn op de spoorweginfrastructuur. Deze twee projecten hebben tot doel het aantal nationale regels dat in België van toepassing is, naast het Europees wettelijk kader, op het veiligheidspersoneel, op de interne veiligheidsregels die de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder moeten ontwikkelen en op de implementatie van het ERTMS-systeem in België te verminderen. In overeenstemming met de Europese wetgeving heeft deze hervorming tot doel de interoperabiliteit van het spoor te versterken en de administratieve lasten voor de spoorwegsector te verminderen, met behoud van een hoog veiligheidsniveau op het Belgische net. In 2025 zal ik dan ook dat het regelgevingsproces voor deze twee projecten wordt afgerond.

De Europese samenwerking op het gebied van spoorvervoer beperkt zich niet tot de betrekkingen met onze buurlanden. Ik wil deze samenwerking versterken om de Europese spoorverbindingen te vergroten en te verbeteren, zowel voor goederen- als personenvervoer. In het kader van de nieuwe goederencorridor Noordzee-Rijn-Middellandse Zee zit België samen met Zwitserland de vergadering voor van de ministeries van vervoer van de landen die betrokken zijn bij deze goederencorridor: Duitsland, Frankrijk, Italië, Luxemburg en Nederland. Dit is een grote verantwoordelijkheid, aangezien deze corridor het grootste deel van de goederenstromen per spoor in Europa concentreert. De belangrijkste uitdaging van dit voorzitterschap zal erin bestaan de kwaliteit van het grensoverschrijdende goederenverkeer op peil te houden en te zorgen voor een overgang naar de nieuwe vormen van internationale coördinatie die op Europees niveau worden voorbereid. In dit opzicht zal de FOD Mobiliteit en Vervoer een ambitieuze aanpak aanhouden in de onderhandelingen over de voorgestelde verordening over het beheer van de spoorcapaciteit en de richtlijn over het gecombineerd vervoer. De verordening over het beheer van de spoorcapaciteit zal de hoeksteen moeten vormen van de coördinatie en de harmonisatie van het grensoverschrijdend verkeer binnen de Unie, zonder afbreuk te doen aan de opdrachten van openbare dienst en aan de doelstelling van de regering om geleidelijk aan tot een geïntegreerde dienstregeling te komen. Aan het einde van de onderhandelingen over deze Europese tekst, die ik dit jaar afgerond hoop te zien, zal ik de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer vragen om de implementatie van deze verordening zonder uitstel te sturen, zodat we snel onze principes voor de verdeling en toewijzing van treinpaden tussen de verschillende spoorgebruikers kunnen vernieuwen.

Rekening houdend met de huidige geostrategische uitdagingen zal ik uiteraard bijzondere aandacht besteden aan de noden voor militaire verplaatsingen per spoor. Samen met mijn collega van Defensie zal ik een aanpak

Ces deux projets viseront à réduire le nombre de règles nationales qui s'appliquent en Belgique, en plus du cadre juridique européen, au personnel de sécurité, aux règles internes de sécurité que doivent développer les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure, ainsi qu'à la mise en service du système ERTMS en Belgique. L'objectif de cette réforme sera, conformément au droit européen, de renforcer l'interopérabilité ferroviaire et de réduire la charge administrative pour le secteur ferroviaire, tout en maintenant un niveau de sécurité élevé sur le réseau belge. En 2025, je veillerai par conséquent à ce que le processus réglementaire relatif à ces deux projets soit mené à son terme.

La coopération européenne dans le domaine du transport ferroviaire ne se limite pas aux relations avec nos pays voisins. Je souhaite renforcer cette coopération afin de multiplier et d'améliorer les liaisons ferroviaires européennes, tant au niveau du transport de marchandises que de personnes. Avec la création du nouveau corridor de fret Mer du Nord-Rhin-Méditerranée, la Belgique assure avec la Suisse la co-présidence de l'assemblée des ministères des transports des pays parties à ce corridor de fret, l'Allemagne, la France, l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas. C'est une grande responsabilité car ce corridor concentre l'essentiel des flux de marchandises ferroviaires en Europe. Le principal défi de cette présidence sera de maintenir une bonne qualité de circulation transfrontalière pour les marchandises et d'assurer une transition vers les nouvelles formes de coordination internationale, en préparation au niveau européen. À ce sujet, le SPF Mobilité et Transports maintiendra une approche ambitieuse dans les négociations sur la proposition de règlement relative à la gestion de la capacité ferroviaire et la directive sur le transport combiné. La réglementation sur la gestion de la capacité ferroviaire devra être la pierre angulaire de la coordination et de l'harmonisation du trafic transfrontalier au sein de l'Union, tout en préservant les missions de service public ainsi que l'objectif du gouvernement de réaliser progressivement un horaire cadencé intégré. Au terme des négociations sur ce texte européen, que j'espère voir aboutir encore cette année, je demanderai au SPF Mobilité et Transports de piloter sans attendre la mise en œuvre de ce règlement pour que nous puissions rapidement rénover nos principes de répartition et d'allocation des sillons entre les différents utilisateurs du rail.

Compte tenu des enjeux géostratégiques actuels, j'accorderai bien évidemment une attention particulière aux besoins de déplacements militaires en matière ferroviaire. Je poursuivrais, avec mon collègue de la

voortzetten die gericht is op het vergemakkelijken van militair vervoer per spoor tussen onze havens, militaire bases en buurlanden. Dit aspect zal worden geïntegreerd in alle niveaus van Europese samenwerking. Deze aanpak zou projecten kunnen omvatten om de omschakeling tussen civiele en militaire spoorweguitrusting en -infrastructuur te vergemakkelijken. Nu de Europese Commissie haar ambitieuze plan ReArm Europe voorstelt, zal ik erop toezien dat België kwalitatief hoogstaande projecten voorbereidt om onze militaire corridors te versterken, zodat we klaar zijn om ze in te dienen wanneer de voorwaarden voor Europese financiering beschikbaar worden. Op dezelfde manier zal ik de verschillende Europese initiatieven steunen om de wettelijke regels te vereenvoudigen die het transport van militair materieel en personeel moeten vergemakkelijken, en om de Commissie in staat te stellen evenredige en passende sancties op te leggen in geval van vijandig gedrag van vervoerders.

Een veilig, veerkrachtig en innovatief spoorwegsysteem

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

Veiligheid

In samenwerking met de minister van Veiligheid, de NMBS en de regionale en lokale overheden, verhogen we de veiligheid in en rond stations. Ik heb daarbij bijzonder oog voor het station Brussel-Zuid. We onderzoeken eveneens samen met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken welke wetgevende wijzigingen er nodig zijn zodat de mensen van Securail bodycams mogen dragen. We bekijken eveneens of deze mogelijkheid kan voorzien worden voor treinbegeleiders die dat wensen op die lijnen waar zich regelmatig incidenten voordoen.

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

Helaas is de transportsector een doelwit bij uitstek voor mensen met slechte bedoelingen. Het is dan ook belangrijk om te blijven inzetten op de verhoging van de

Défense, une approche visant à faciliter le transport militaire par rail entre nos ports, les bases militaires et les États voisins. Cet aspect sera intégré à tous les niveaux de la coopération européenne. Cette approche pourrait notamment inclure des projets facilitant la conversion entre matériels et infrastructures ferroviaires civils et militaires. À l'heure où la Commission européenne propose son plan ambitieux ReArm Europe, je serai vigilant à ce que la Belgique prépare des projets de qualité destinés à renforcer nos corridors militaires pour être prêts à les soumettre lorsque les conditions de financements européens seront disponibles. De la même manière, je soutiendrai les différentes initiatives européennes en vue de simplifier les règles juridiques visant à faciliter le transport de matériel ou de personnel militaire ou encore de permettre à la Commission de prendre des sanctions proportionnées et adaptées en cas de comportements hostiles de transporteurs.

Un rail sûr, résilient et innovant

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

Sûreté

En collaboration avec le ministre de la Sécurité, la SNCB et les autorités régionales et locales, nous renforçons la sécurité dans et autour des gares. Ce faisant, j'ai une attention particulière sur la gare de Bruxelles-Midi. Nous examinons également avec le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur les modifications législatives nécessaires pour que le personnel de Securail soit autorisé à porter des bodycams. Nous étudierons également si cette possibilité peut être prévue pour les accompagnateurs de train qui le souhaitent sur les lignes où des incidents se produisent régulièrement.

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

Le secteur des transports est malheureusement une cible privilégiée pour les auteurs d'actions malveillantes. Il est donc important de continuer à miser sur

weerbaarheid van de spoorwegsector. Het wetgevingskader zal binnenkort worden versterkt na de voorbereidingen voor de omzetting van de richtlijn betreffende de weerbaarheid van kritieke entiteiten (CER) en de zogenaamde NIS-2-wet inzake netwerk- en informatiebeveiliging. Deze nieuwe reglementeringen zullen zowel het actieterrein van de inspectiediensten belast met deze kwesties in de spoorwegsector verbreden, als leiden tot meer samenwerking met andere actoren zoals het Nationaal Crisiscentrum (NCCN) en het Centrum voor Cybersecurity België (CCB). Het is raadzaam om rekening te houden met deze veranderingen en de sector te begeleiden met name door toezicht te houden op de acties die ze moeten ondernemen om aan hun nieuwe verplichtingen te voldoen. Meer concreet zullen we na de goedkeuring van de CER-wet samen met het NCCN de sectorale risicoanalyse in de lijn van de CER-regelgeving voorbereiden.

Daarnaast zal ik samen met mijn collega van Binnelandse Zaken, Bernard Quintin, om zijn plan uit te werken voor een nauwere coördinatie tussen de luchtvaartpolitie en de luchtvaartinspectie enerzijds en de federale spoorwegpolitie en Securail anderzijds. In 2025 zal de federale politie ook een werkgroep oprichten om de ministeriële omzendbrief van 15 april 2002 over de samenwerking tussen de lokale politie, Securail en de federale politie te herzien.

Exploitatieveiligheid

Exploitatieveiligheid blijft een essentiële schakel in elk vervoersbeleid. Op het vlak van spoorvervoer werd de voorbije jaren fors geïnvesteerd in de invoering van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) op het Belgische spoorwegnet, zowel op het vlak van infrastructuur als rollend materieel. België mag zich op de borst kloppen als een van de pioniers op dit gebied.

Het einde van de migratie naar ETCS nadert. Tegen eind 2025 zullen het spoorwegnet en voldoende rollend materieel van de NMBS om het vervoersplan vanaf 2026 te verzekeren, uitgerust zijn met deze nieuwe signalisatietechnologie in toepassing van het Masterplan ETCS. Wat het goederenverkeer en het internationale hogesnelheidspassagiersverkeer in het bijzonder betreft, is uit overleg met de sector gebleken dat het uitrustingsniveau goed vordert, maar dat de exploitanten moeilijkheden ondervinden, met name door vertragingen bij de leveranciers, om de volledige vloot op zo'n korte termijn uit te rusten. Op basis van de resultaten van dit overleg zal ik de regering overgangsmaatregelen voorstellen om de betrokken partijen nog eens twee jaar de tijd te geven om hun rollend materieel aan te passen.

l'accroissement de la résilience du secteur ferroviaire. Le dispositif législatif sera prochainement renforcé suite aux préparatifs liés à la transposition de la directive sur la résilience des entités critiques (CER) ainsi qu'avec la loi baptisée NIS-2 portant sur la sécurité des réseaux et de l'information. Ces nouvelles réglementations vont à la fois élargir le champ d'action des services d'inspection chargés de ces thématiques dans le secteur ferroviaire et induire une collaboration accrue avec d'autres acteurs comme le Centre de crise National (NCCN) et le Centre pour la Cybersécurité Belgique (CCB). Il conviendra de prendre en compte ces changements et d'accompagner le secteur, via notamment la supervision des actions qu'ils devront prendre pour répondre à leurs nouvelles obligations. Plus concrètement, après l'adoption de la loi CER, nous préparerons l'analyse de risque sectorielle avec le NCCN conformément à la réglementation CER.

Par ailleurs, je me concerterai avec mon collègue de l'Intérieur, Bernard Quintin, en vue de l'élaboration de son plan de coordination renforcée entre, d'une part, la Police aéronautique et l'Inspection aéronautique et, d'autre part, la Police Fédérale des chemins de fer et Securail. Par ailleurs, la Police Fédérale mettra en place en 2025 un groupe de travail en vue d'élaborer une révision de la circulaire ministérielle du 15 avril 2002 relative à la coopération entre la Police locale, Securail et la Police Fédérale.

Sécurité d'exploitation

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

La fin de la migration vers l'ETCS approche. Pour fin 2025, le réseau ferroviaire et suffisamment de matériel roulant de la SNCB pour assurer le plan de transport à partir de 2026, seront équipés de cette nouvelle technologie de signalisation en application du Masterplan ETCS. En ce qui concerne particulièrement le trafic fret et le trafic de voyageurs international à grande vitesse, une concertation avec le secteur a montré que le degré d'équipement progresse à un bon rythme mais que les opérateurs rencontrent des difficultés, notamment en raison de retards de fournisseurs, pour équiper l'ensemble de la flotte à une échéance aussi rapprochée. Sur la base du résultat de ces concertations, je proposerai au gouvernement des mesures transitoires visant à offrir aux parties impliquées un délai supplémentaire de deux

Deze niet-discriminerende en evenredige maatregelen op korte termijn zullen het principe van de verplichte migratie naar het ETCS-systeem voor het reizen op het Belgische spoorwegnet niet in vraag stellen.

De veiligheid op spoorwegovergangen zal blijvend aandacht vragen om het aantal ongevallen te verminderen. Dit zal vooral gebeuren via de voortzetting van acties tegen trespassing. Ik zal me ook inzetten om het rechtsvacuüm op te lossen dat is ontstaan door een recente uitspraak van het Grondwettelijk Hof over de administratieve beroepsprocedure tegen de beslissingen van Infrabel om een overweg te verwijderen op voorwaarde dat het de veiligheid van het spoor of de weg niet in gevaar brengt.

Daarnaast zal de FOD Mobiliteit en Vervoer nieuwe verplichtingen blijven implementeren op het vlak van toezicht op maatregelen gericht op het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor. Naar aanleiding van de zesde Staatshervorming werden de bevoegdheden voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg en de binnenwateren geregionaliseerd, met uitzondering van het vervoer van radioactief en explosief materiaal en van dierlijk materiaal dat een gevaar voor de bevolking inhoudt. De bevoegdheden inzake het vervoer per spoor, over zee en door de lucht zijn federaal gebleven. Deze verordeningen worden bovendien door internationale instanties op VN- en EU-niveau vastgelegd. Deze situatie versterkt de nood aan samenwerking. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal daarom de werkzaamheden verderzetten die gestart werden onder de auspiciën van de Interministeriële Conferentie over Mobiliteit, om tot het sluiten van een samenwerkingsakkoord te komen waarin de samenwerkingsvoorwaarden tussen de verschillende entiteiten worden vastgelegd, met inachtneming van eenieders bevoegdheden. Deze ambitie kan echter niet worden gerealiseerd zonder een gemeenschappelijke wil van de gefedereerde entiteiten.

Tegelijkertijd zal ik erop toezien dat de richtlijn inzake het vervoer van gevaarlijke goederen wordt omgezet voor het nationale spoorwegverkeer, met het oog op de integratie van de technische en wetenschappelijke vooruitgang. Ik zal ook bijdragen aan de uitvoering van het IMERA-pakket (Internal Market Emergency Rescue Act) door de regels inzake vervoerbare drukapparatuur te wijzigen.

Een innovatieve spoorsector, een toekomstgerichte speler in de energietransitie

Hoewel het spoor een van de minst vervuilende vervoerswijzen blijft, kunnen er nog inspanningen worden geleverd om het nog groener te maken. Het spoor moet

ans pour adapter leur matériel roulant. Ces mesures de courte durée, non discriminatoires et proportionnées, ne remettront pas en question le principe de la migration obligatoire vers le système ETCS pour circuler sur le réseau ferroviaire belge.

La sécurité aux passages à niveau nécessitera toujours une attention soutenue en vue de réduire le nombre d'accidents. Cela passera notamment par la poursuite des actions contre le trespassing. Je veillerai également à résoudre le vide juridique créé par un arrêt récent de la Cour constitutionnelle relatif à la procédure de recours administratif contre les décisions d'Infrabel de supprimer un passage à niveau à condition qu'elle ne mette pas en danger la sécurité ferroviaire ou routière.

Par ailleurs, le SPF Mobilité et Transports continuera à mettre en œuvre de nouvelles obligations en matière de supervision de mesures centrées sur le transport des marchandises dangereuses par rail. Suite à la sixième réforme de l'État, les compétences en matière de transport de marchandises dangereuses par route et par voie navigable ont été régionalisées, à l'exception du transport de matières radioactives et explosibles, et de matières animales présentant un danger pour la population. Les compétences en matière de transport par voie ferrée, voie maritime et voie aérienne sont restées fédérales. Ces règlements sont par ailleurs fixés par des instances internationales au niveau de l'ONU et de l'Union Européenne. Cette situation renforce le besoin de coopération. Le SPF Mobilité et Transports poursuivra donc le travail entamé sous l'égide de la Conférence Interministérielle Mobilité avec l'ambition d'aboutir à la conclusion d'un accord de coopération fixant les modalités de collaboration entre les différentes entités, dans le respect des compétences de chacun. Cette ambition ne pourra toutefois se concrétiser sans une volonté commune de la part des entités fédérées.

En parallèle, je veillerai à transposer, pour le trafic national chemin de fer, la directive relative au transport de marchandises dangereuses en vue d'y intégrer les progrès techniques et scientifiques. Je contribuerai aussi à la mise en vigueur du paquet IMERA (Internal Market Emergency Rescue Act) via une modification des règles relatives aux équipements sous pression transportables.

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

Même si le rail reste un des modes de transport les moins polluants, des efforts peuvent continuer à être réalisés pour le rendre encore plus vert. Le rail se doit

blijven innoveren om de mogelijkheden van nieuwe technologieën te benutten, maar ook om innovatieve diensten aan te bieden aan passagiers. Ik zal vooral de samenwerkingsverbanden tussen mijn bevoegdheden op het gebied van klimaat en milieu en mijn bevoegdheden op het gebied van spoorvervoer aanmoedigen.

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

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

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

Ik zal de energietransitie op het spoor stimuleren via de uitrol van een technologie van batterijtreinen. Ik zal ervoor zorgen dat de overheidsbedrijven, met name door het actualiseren van de vervoersovereenkomst, het tijdschema voor de infrastructuurwerken die het mogelijk maken om treinen op batterijen te laten rijden op bepaalde lijnen van het netwerk, afstemmen op het voorlopige leveringsschema voor de nieuwe treinstellen op batterijen die door de NMBS zijn besteld.

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

Ook zou het mogelijk moeten zijn om te experimenteren met treinen met slechts één man aan boord, met name om de continuïteit van hoogwaardige diensten

de continuer à innover pour embrasser les opportunités liées aux nouvelles technologies mais également proposer des services innovants aux voyageurs. J'aurai particulièrement à cœur d'encourager des synergies entre mes compétences climat et environnement, et mes compétences en termes de transport ferroviaire.

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

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

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

J'encouragerai la transition énergétique au niveau ferroviaire via la mise en œuvre d'une technologie de trains à batteries. Je veillerai à ce que les entreprises publiques, notamment via la mise à jour de la convention de transport, alignent le planning des travaux d'infrastructure permettant l'exploitation de trains à batteries sur certaines lignes du réseau avec le calendrier prévisionnel de livraison des nouvelles automotrices à batteries commandées par la SNCB.

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

De même, l'expérimentation de la circulation de trains avec un seul homme à bord doit pouvoir être envisagée, en particulier pour pérenniser une desserte de qualité sur

op regionale lijnen te waarborgen. Zoals ik al zei, ben ik me bewust van de gevoeligheid van dit onderwerp, dat momenteel niet op de agenda van de sociale onderhandelingen staat. Voordat ik het op de agenda van een toekomstige sociale dialoog tussen vakbonden en directie zet, zal ik naar het buitenland reizen om de voor- en nadelen van dit voorstel en de mogelijke voorwaarden voor de uitvoering ervan te bestuderen. Pas daarna zal het onderwerp zijn van een sociale dialoog. Dit is het kader waarbinnen ik de discussies wil voeren.

WEGVERVOER EN VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid

De ongevallencijfers voor 2023 tonen aan dat er nog een lange weg af te leggen is om tegen 2030 het aantal doden en zwaargewonden op de Belgische wegen te halveren. Elk verkeersongeval is er één te veel en we moeten op alle niveaus samenwerken om “vision zero” te bereiken. Deze doelstelling is in lijn met SDG’s 3, en meer specifiek met 3.6 over het verminderen van het aantal doden en gewonden door verkeersongevallen.

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

Voortzetting van de federale en interfederale samenwerking

Het eerste federale verkeersveiligheidsplan (2021-2025) loopt dit jaar af. De evaluatie van het plan in 2025 zal gebieden identificeren die voor verbetering vatbaar zijn met het oog op de organisatie van de zesde editie van de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid in 2026.

Om dit te bereiken, ben ik van plan om nauw samen te werken met al onze federale en regionale partners en talrijke belanghebbenden. We zullen daarom de “All for zero”-dynamiek voortzetten, met een sterke focus op de versterking van de interfederale samenwerking met de gewesten en het Vias-instituut in tal van domeinen. We zullen ook onderzoeken hoe we deze samenwerking kunnen verankeren, bijvoorbeeld op het vlak van preventiecampagnes, maar ook op het vlak van onderzoek naar verkeersveiligheid.

De nieuwe wegcode aanpassen

Mijn administratie zal zich inzetten om de inwerking-treding van de nieuwe “Wegcode” te vergemakkelijken

les lignes régionales. Comme je l’ai déjà dit, je connais la sensibilité de ce sujet qui ne fait actuellement pas partie de la programmation des négociations sociales. Avant de l’inscrire éventuellement à une concertation sociale ultérieure entre syndicats et direction, je me déplacerai à l’étranger pour étudier les avantages et inconvénients de cette proposition et les éventuelles conditions de mise en oeuvre. Ce n’est qu’ensuite qu’elle pourra faire l’objet d’une concertation sociale. C’est bien dans ce cadre que j’entends mener les débats.

TRANSPORT ROUTIER ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Sécurité routière

Les chiffres des accidents de 2023 indiquent qu’il reste un long chemin à parcourir pour réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves sur les routes belges d’ici à 2030. Chaque accident de la route est un accident de trop, nous devons travailler ensemble à tous les niveaux pour atteindre la “vision zéro”. Cet objectif rejoint l’ODD 3 et plus précisément le 3.6 relatif à la réduction du nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route.

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

Poursuivre la coopération fédérale et interfédérale

Le premier plan fédéral de sécurité routière (2021-2025) arrive à échéance cette année. L’évaluation du plan en 2025 permettra d’identifier les points d’amélioration en vue de l’organisation de la sixième édition des États généraux de la sécurité routière en 2026.

Pour ce faire, j’entends travailler en étroite collaboration avec tous les partenaires fédéraux et régionaux et les nombreuses parties prenantes. Nous poursuivrons donc la dynamique “All for zero”, en accordant une grande attention au renforcement de la coopération interfédérale avec les régions et l’institut Vias dans différents domaines. Il sera aussi examiné comment cette coopération peut être ancrée, par exemple dans le domaine des campagnes de prévention, mais également en matière de recherche sur la sécurité routière.

Adapter le nouveau code de la voie publique

Mon administration veillera à faciliter l’entrée en vigueur du nouveau “Code de la voie publique” au moyen

door middel van communicatie- en informatiecampaagnes als onderdeel van het communicatieplan dat is opgesteld met het Vias Instituut.

De federale regelgeving met betrekking tot de nieuwe “Wegcode” zal worden aangepast om consistentie over de hele lijn te waarborgen. Dit werk is reeds bezig en de regionale administraties zijn hier nauw bij betrokken.

BESTRIJDING VAN RECIDIVE EN VERKEERSCRIMINALITEIT DOOR GEDRAGSVERANDERING AAN TE MOEDIGEN

De strijd tegen recidive opvoeren

In overleg met de FOD Justitie zal mijn administratie mogelijke nieuwe pistes voor recidivebestrijding analyseren. Het regeerakkoord is duidelijk over wat wordt beoogd met de databank van recidivisten, maar de praktische uitvoering ervan zal moeten worden verduidelijkt met de federale en regionale partners (FOD Justitie, federale politie, College van procureurs-generaal, gewesten, ...). Er moet voor worden gezorgd dat lokale en regionale “beperkte” snelheidsovertredingen in de databank worden opgenomen om gelijke rechten te garanderen.

Bovendien bepaalt de overeenkomst dat overtreders op basis van deze database, die waarschijnlijk bij wet moet worden ingesteld, automatisch voor de politierechter zullen worden gedaagd als ze in de afgelopen drie jaar te veel overtredingen op basis van de criteria in de regeringsakkoord hebben begaan. Het zal mogelijk zijn om bepaalde overtredingen uit het register te schrappen door een verkeersveiligheidstraining te volgen. Het model voor deze opleiding moet nog worden vastgesteld.

Het ontwerp van dit ambitieuze systeem zal noodzakelijkerwijs uitgebreid overleg en samenwerking vereisen met federale en regionale partners (FOD Justitie, College van procureurs-generaal, gewesten, ...) en er zullen budgettaire middelen ter beschikking moeten worden gesteld door Justitie. Dit werk zal moeten beginnen met een analyse met deze verschillende partners.

Verkeerscriminaliteit bestrijden

Samen met de politie en de FOD Justitie wil ik ook strengere straffen opleggen voor het rijden zonder rijbewijs.

Naar analogie met wat reeds bestaat voor houders van een rijbewijs B voor minder dan twee jaar, zal ik met de partners de nodige wijzigingen bespreken van artikel 38, § 5, van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie van het wegverkeer, zodat houders van

d'actions de communication et d'information dans le cadre du plan de communication élaboré avec Vias Institute.

Les textes réglementaires fédéraux liés au nouveau “Code de la voie publique” seront adaptés en veillant à la cohérence de l'ensemble. Ce travail est déjà en cours et implique étroitement les administrations régionales.

LUTTER CONTRE LA RÉCIDIVE ET LA CRIMINALITÉ ROUTIÈRE EN ENCOURAGEANT LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT

Accentuer la lutte contre la récidive

En concertation avec le SPF Justice, mon administration analysera de nouvelles pistes possibles pour lutter contre la récidive. L'accord de gouvernement est clair sur ce qui est envisagé avec la banque de données des récidivistes, mais sa mise en œuvre pratique devra être clarifiée avec les partenaires fédéraux et régionaux (SPF Justice, Police fédérale, Collège des Procureurs généraux, régions, ...). Il faudra veiller à intégrer les infractions de vitesse “limitées” communales et régionales dans la base de données pour garantir l'égalité des droits.

De plus, l'accord prévoit que, sur la base de cette banque de données, qui devra vraisemblablement être établie par une loi, les contrevenants seront automatiquement convoqués devant un tribunal de police s'ils ont commis trop d'infractions au cours des trois dernières années à partir des critères repris dans l'accord de gouvernement. Il sera possible d'effacer certaines infractions du registre en suivant une formation de sécurité routière. Le modèle de cette formation devra être défini.

La conception de tout ce système ambitieux demandera nécessairement une concertation et une collaboration poussées avec les partenaires fédéraux et régionaux (SPF Justice, Collège des Procureurs généraux, régions, etc.) et des moyens budgétaires devront être dégagés par la Justice. Ce travail devra commencer par une analyse avec ces différents partenaires.

Lutter contre la criminalité routière

Avec la Police et le SPF Justice, je m'engage également à imposer des sanctions plus strictes en cas de conduite sans permis de conduire.

Par analogie avec ce qui existe déjà pour les titulaires depuis moins de deux ans d'un permis B, je discuterai avec les partenaires des modifications nécessaires dans l'article 38, § 5, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, afin que les titulaires de

voorlopige rijbewijzen aan een gelijkaardig regime worden onderworpen en dat zware inbreuken automatisch leiden tot ontzegging van de rijbevoegdheid, gepaard gaande met herinschakelingsmaatregelen.

Naar mijn mening is het van essentieel belang om verder te werken aan het voorstel voor een richtlijn betreffende de wederzijdse erkenning van ontzeggingen van de rijbevoegdheid om extra-nationale gevolgen te geven aan “ontzeggingen” die in een andere lidstaat zijn ontvangen. Als een overtreding die in een andere staat is begaan, leidt tot een ontzegging van de rijbevoegdheid (intrekking van het rijbewijs, schorsing van het rijbewijs of beperking van de rijbevoegdheid), moet dit gevolgen hebben in de hele Europese Unie. Op deze manier wil ik de veiligheid verbeteren en de strijd tegen grensoverschrijdende straffeloosheid in de Europese Unie opvoeren.

Ten slotte zal de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer zijn expertise inbrengen in de invoering van “doodslag op de weg” in het Strafwetboek, waarvoor de Federale Overheidsdienst Justitie de projectleider zal zijn.

Het debat over rijden onder invloed voortzetten

Samen met mijn regeringspartners ben ik vastbesloten om de sancties voor rijden onder invloed aan te scherpen om een gedragsverandering teweeg te brengen, en ik zal extra sancties (andere dan eenvoudige boetes) onderzoeken die een echte gedragsverandering teweeg kunnen brengen.

In dit verband zal de werkgroep “Rijden onder invloed”, voorgezeten door de FOD Mobiliteit en Vervoer en samengesteld uit politierechters, het College van procureurs-generaal, de INCC, de FOD Justitie, Centrex wegverkeer, VCLP, de douane en Sciensano, haar werkzaamheden op verschillende aspecten voortzetten.

Op aanbeveling van de werkgroep overweeg ik om alle tijdelijke rijverboden voor rijden onder invloed van drank en drugs te verhogen van 2 uur, 3 uur, 6 uur en 12 uur (afhankelijk van de ernst van de intoxicatie) naar 12 uur, waarna de overtreder alleen zijn rijbewijs terugkrijgt na een negatieve ademtest en als hij geen tekenen van intoxicatie meer vertoont. Je voertuig 12 uur lang moeten laten staan na een arrestatie voor rijden onder invloed zou niet alleen veel makkelijker zijn voor de politie om mee om te gaan, maar zou ook een sterk signaal afgeven dat rijden onder invloed niet langer getolereerd wordt in onze maatschappij.

In dit verband zal de werkgroep ook onderzoeken of het mogelijk is om het rijverbod pas op te heffen

permis provisoires soient soumis à un régime similaire et que les infractions graves entraînent automatiquement une déchéance assortie de mesures de réintégration.

Pour moi, il est essentiel de poursuivre les travaux de proposition de directive sur la reconnaissance mutuelle des déchéances du droit de conduire afin de donner un effet extranational aux “déchéances” reçues dans un autre État membre. Si une infraction commise dans un autre État débouche sur une disqualification (retrait du permis de conduire, suspension du permis de conduire ou restriction du droit de conduire), elle devrait avoir un impact dans toute l’Union européenne. Je compte ainsi améliorer la sécurité et renforcer la lutte contre l’impunité transfrontalière dans l’Union européenne.

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

Poursuivre la réflexion sur la Conduite sous influence

Je m’engage à renforcer, avec mes partenaires gouvernementaux, les sanctions en cas de conduite sous influence afin d’induire un changement de comportement et j’explorerai les sanctions complémentaires (autres que de simples amendes) qui peuvent amener à un réel changement de comportement.

À cet égard, le groupe de travail “Conduite sous influence” présidé par le SPF Mobilité et Transports et composé de juges de police, du Collège des Procureurs généraux, de l’INCC, du SPF Justice, du Centrex Circulation routière, du CPPL, des douanes et de Sciensano poursuivra ses travaux sur plusieurs aspects.

Sur recommandation du groupe de travail, j’envisage de porter toutes les interdictions temporaires de conduire en cas de conduite sous influence d’alcool et de drogues de 2h, 3h, 6h et 12h (selon la gravité de l’intoxication) à 12 heures, après quoi le contrevenant ne pourra récupérer son permis de conduire qu’après un test d’haleine négatif et s’il ne présente plus de signes d’ivresse. Le fait de devoir immobiliser son véhicule pendant 12 heures après avoir été arrêté pour conduite sous influence ne serait pas seulement beaucoup plus facile à gérer pour la police, mais enverrait également un message fort indiquant que la conduite sous influence n’est plus tolérée dans notre société.

Dans ce contexte, le groupe de travail examinera également s’il est possible de lever l’interdiction de

nadat de overtreder heeft bewezen dat er geen sprake is van overmatig gebruik van deze stoffen. Dit zou een veiligheidsmaatregel zijn, geen strafmaatregel. Op deze manier worden mensen die ongeschikt zijn om te rijden van de weg gehaald zolang het probleem bestaat, en wordt het risico op recidive verkleind.

Op dit moment is een onmiddellijke intrekking voor 15 dagen mogelijk voor rijden onder invloed van alcohol of drugs, en een verlenging kan worden aangevraagd door de openbare aanklager bij de politierechtbank. Onder de vorige wetgevende macht, werd de drempel voor onmiddellijke intrekking van een rijbewijs voor 15 dagen verlaagd van 1,5 naar 1,2 promille. Om de lakse sociale norm voor rijden onder invloed van alcohol in België om te buigen, zal ik onderzoeken of de drempel verlaagd kan worden naar 0,8 promille.

Daarnaast verplicht de verkeerswetgeving rechters om een alcoholslot op te leggen aan overtreders met een alcoholpromillage van 1,8 promille of meer, tenzij ze een gemotiveerde uitzondering maken, bijvoorbeeld wanneer een andere veiligheidsmaatregel of sanctie passender lijkt (bijvoorbeeld een ontzegging van de rijbevoegdheid vanwege medisch of psychisch onvermogen). Er zijn geen uitzonderingen mogelijk voor recidivisten boven de 1,2 per duizend. De Wet over het wegverkeer zal worden aangepast zodat de drempel voor recidive wordt verlaagd naar 0,8 promille, voor mensen die voor de tweede keer in drie jaar worden onderschept, met de mogelijkheid voor de rechter om een gemotiveerde uitzondering te maken. Het uitgangspunt dat boven de 1,2 promille geen uitzondering mogelijk is, blijft van kracht.

Technologische ontwikkelingen op het gebied van drugsdetectie zullen ook worden gevolgd. Onlangs is er een speekseltest voor ketamine ontwikkeld. Deze stof kan daarom worden toegevoegd aan de lijst van verboden stoffen in de Wegenverkeerswet, zodat de rechtbanken dit type test kunnen opnemen in de volgende reeks specificaties.

Tot slot ben ik een groot voorstander van een geïntegreerde databank van alle alcoholcontroles in het land. Momenteel registreren alle politiezones en de federale politie niet systematisch al deze controles. Met volledige en nauwkeurige politiestatistieken wordt het mogelijk om het beleid ter bestrijding van rijden onder invloed te optimaliseren. Ik zal hierover praten met minister Quintin in het kader van zijn initiatieven om politiedatabanken en -toepassingen te optimaliseren.

conduire uniquement après que l'auteur de l'infraction a prouvé qu'il n'y a pas d'usage excessif de ces substances. Il s'agirait d'une mesure de sécurité, et non d'une mesure punitive. De cette façon, les personnes qui sont inaptes à la conduite seront retirées de la circulation aussi longtemps que le problème se pose et le risque de récidive sera réduit.

Actuellement, un retrait immédiat de 15 jours pour conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues est possible et une prolongation peut être demandée par le Procureur devant le tribunal de police. Sous la législature précédente, le seuil de retrait immédiat du permis de conduire pour 15 jours a été abaissé de 1,5 à 1,2 pour mille. Afin d'inverser la norme sociale laxiste en matière de conduite sous l'influence d'alcool en Belgique, j'examinerai si le seuil peut être abaissé à 0,8 pour mille.

De plus, la loi sur la circulation routière oblige les juges à imposer un éthylotest antidémarrage pour les contrevenants avec un taux d'alcool à partir de 1,8 pour mille, sauf s'ils font une exception motivée, p.e. quand une autre mesure de sécurité ou sanction semble être plus appropriée (par exemple, une déchéance due à une incapacité médicale ou psychologique). Aucune exception n'est possible pour les récidivistes à partir de 1,2 pour mille. La loi sur la circulation routière sera modifiée de manière que le seuil pour la récidive soit ramené à 0,8 pour mille pour les personnes qui sont interceptées pour la deuxième fois en trois ans, avec la possibilité pour le juge de faire une exception motivée. Le principe qu'une exception n'est pas possible au-delà de 1,2 pour mille restera en vigueur.

Les développements technologiques dans le domaine de la détection des drogues feront aussi l'objet d'un suivi. Pour la kétamine, un test salivaire permettant de tester cette substance a récemment été mis au point; celle-ci peut donc être ajoutée à la liste des substances interdites dans la loi sur la circulation routière, de manière que la Justice puisse intégrer ce type de test dans le prochain cahier des charges.

Enfin, je suis fortement demandeur d'une base de données intégrée de tous les contrôles d'alcoolémie dans le pays. Actuellement, un enregistrement intégral n'est pas encore effectué de manière systématique par toutes les zones de police et la police fédérale. Avec des statistiques policières complètes et précises, il devient possible d'optimiser les politiques de lutte contre la conduite sous influence. Je me concerterai avec le ministre Quintin à ce sujet dans le cadre de ses initiatives d'optimisation des banques de données et applications policières.

De hierboven vermelde doelstellingen dragen bij tot SDG's 3.9, die tot doel heeft het aantal doden en zieken door gevaarlijke stoffen aanzienlijk te verminderen.

Gedragsverandering stimuleren door alternatieve maatregelen te ontwikkelen

In 2025 zal mijn administratie de Koninklijke Besluiten inzake re-integratieopleiding (opgenomen in de wet van 16 mei 2024) verder uitwerken in nauw overleg met Justitie om ze voor advies voor te leggen aan de Gewesten en de Raad van State.

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

De inbreuken van Belgische en buitenlandse overtreders doeltreffender en sneller behandelen

Tijdens deze legislatuur wil ik ook meer aandacht besteden aan andere soorten verkeersovertredingen, niet alleen de grote plagen als te hard rijden en rijden onder invloed. Deze omvatten bijvoorbeeld het ontbreken van verzekering, ongeldige technische controles, enz.

De overtredingsgraden en de bijbehorende straffen zullen daarom opnieuw worden bekeken om ervoor te zorgen dat de strafmaat in verhouding staat tot het gevaar voor de verkeersveiligheid. De indeling in graden werd in 2005 vastgelegd in het Koninklijk Besluit van 30 september 2005 en is sindsdien herhaaldelijk gewijzigd. De algemene samenhang van het systeem moet worden gecontroleerd, rekening houdend met de kwetsbaarheid van bepaalde categorieën weggebruikers. Het opstellen van een wijziging van dit Koninklijk Besluit moet gebeuren in overleg met de gewesten en federale belanghebbenden.

Bovendien zal mijn administratie het Koninklijk Besluit betreffende de categorisering van de overtredingen verder aanpassen om rekening te houden met de wijzigingen aan de besluiten betreffende de handelsplaten en de wegcode, om de samenhang tussen de verschillende wetteksten te verzekeren en de overtredingen in de juiste categorie in te delen.

Buitenlandse overtreders zullen niet buiten schot blijven. De gewijzigde richtlijn Crossborder Exchange gewijzigd op 19 december 2024 zal de identificatie van buitenlandse overtreders verbeteren en voorkomen dat ze ongestraft blijven, terwijl hun rechten worden gerespecteerd. Mijn administratie is al begonnen met de omzetting van de richtlijn in Belgisch recht tegen eind 2024, in samenwerking met tal van federale en

Les objectifs repris ci-dessus contribuent à l'ODD 3.9 visant à réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances dangereuses.

Impulser le changement de comportement en développant des mesures alternatives

En 2025, mon administration poursuivra l'élaboration des arrêtés royaux portant sur les formations de réintégration (inscrites dans la loi du 16 mai 2024) en étroite concertation avec la Justice, dans le but de les soumettre pour avis aux régions et au Conseil d'État.

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

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

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

Ainsi, les degrés d'infractions et les sanctions qui y sont liées seront réexaminés pour veiller à adapter le niveau de sanction à la hauteur du danger généré pour la sécurité routière. La catégorisation en degrés a été définie en 2005 avec l'arrêté royal du 30 septembre 2005 et a connu plusieurs modifications depuis lors. Il convient de vérifier la cohérence générale du système, en tenant compte de la vulnérabilité de certaines catégories d'usagers de la route. La rédaction d'un projet modificatif de cet arrêté royal doit être entamée en concertation avec les régions et les parties prenantes fédérales.

De plus, mon administration poursuivra la modification de l'arrêté royal relatif à la catégorisation des infractions pour tenir compte des modifications des arrêtés relatifs aux plaques commerciales et au Code de la voie publique, et ce, afin d'assurer une cohérence entre les différents textes légaux et de classer les infractions dans la catégorie appropriée.

Les contrevenants étrangers sont aussi concernés par les infractions. La directive Crossborder Exchange modifiée en date du 19 décembre 2024 permettra d'améliorer l'identification des contrevenants étrangers et d'éviter leur impunité tout en respectant leurs droits. Mon administration a déjà entamé ces travaux de transposition de la directive en droit belge fin 2024, en coopération avec de nombreux acteurs fédéraux et régionaux. Pour la

gewestelijke actoren. De lidstaten hebben 30 maanden de tijd om de richtlijn om te zetten, dus ze moet ten laatste op 20 juli 2027 klaar zijn. Dit jaar zullen we in samenwerking met de partners bekijken hoe we deze bepalingen op een doeltreffende en gecoördineerde manier kunnen aanpassen, gezien de complexiteit van de betrokken jurisdicties.

Op Europees niveau zal mijn administratie in 2025 blijven deelnemen aan de werkgroep van deskundigen van de Europese Commissie waarin de uitvoeringsbesluiten van deze richtlijn zullen worden opgesteld, zodat de uitwisseling van gegevens over betrokkenen tussen de lidstaten kan worden geoptimaliseerd en in overeenstemming kan worden gebracht met de rechten van de burgers, waarbij er in het bijzonder op zal worden gelet dat datalekken worden voorkomen.

Om het aantal geregistreerde overtredingen te verhogen, denk ik dat het essentieel is dat innovatie en technologie zoveel mogelijk kunnen worden ingezet om gevaarlijk gedrag tegen te gaan. Het doel is om intelligente camera's te gebruiken om bijvoorbeeld het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur en eventueel het niet dragen van de veiligheidsgordel te detecteren. In deze context zal ik nagaan welke bepalingen nodig zijn om het Koninklijk Besluit van 18 december 2002 betreffende de camera's en/of artikel 62 van de Wet betreffende het wegverkeer aan te passen om rekening te houden met de bepalingen van de GDPR. We moeten ook de apparatuur analyseren die beschikbaar is om deze overtredingen op te sporen.

Voertuigveiligheid

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

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

Bovendien zal ik richtlijnen opstellen voor de ontwikkeling van autonome voertuigen op nationaal en internationaal niveau. Mijn administratie zal deelnemen aan de verschillende werkgroepen over dit onderwerp (WP1, EU CCAM platform, IGEAD en UNECE GE3).

Ik zal ook constructief blijven samenwerken met de gewestelijke autoriteiten die bevoegd zijn voor wegeninfrastructuur en typegoedkeuring. Mijn administratie

transposition, les États membres disposent de 30 mois, de sorte qu'il faudra être prêt au plus tard le 20 juillet 2027. En coopération avec les partenaires, il sera examiné cette année comment nous pouvons modifier ces dispositions de manière efficace et concertée, compte tenu de la complexité des compétences.

Au niveau européen, mon administration continuera en 2025 à participer au groupe de travail d'experts de la Commission européenne au sein duquel les actes d'exécution ("Implementing Acts") de cette directive seront élaborés, afin que l'échange entre États membres de données sur les personnes concernées puisse être optimisé et conforme aux droits des citoyens, en veillant tout particulièrement à éviter les fuites de données.

Pour augmenter le constat des infractions, je pense qu'il est essentiel que l'innovation et la technologie puissent être utilisées autant que possible dans la répression de comportements dangereux. L'objectif est d'utiliser des caméras intelligentes pour détecter par exemple, l'utilisation du GSM au volant et éventuellement, le non-port de la ceinture. Dans ce cadre, j'envisagerai les dispositions nécessaires pour l'adaptation de l'arrêté royal du 18 décembre 2002 relatif aux caméras et/ou de l'article 62 de la loi sur la circulation routière en tenant compte des dispositions du GDPR. Il faut également analyser les équipements disponibles pour détecter ces infractions.

Sécurité des véhicules

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

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

D'autre part, je travaillerai à l'élaboration de lignes directrices permettant le développement des véhicules autonomes sur le plan national et international. Ainsi, mon administration prendra part aux différents groupes de travail sur ce sujet (WP1, plateforme CCAM de l'UE, IGEAD et GE3 de l'UNECE).

Je poursuivrai aussi la coopération constructive avec les autorités régionales compétentes pour les infrastructures routières et l'homologation. Ainsi, mon administration

zal bijvoorbeeld blijven deelnemen aan de interfederale werkgroep rond autonome voertuigen.

De vergroening van het wagenpark in België voortzetten en toezien op de economische belangen van de sector

Het wegtransport staat voor grote uitdagingen. In België blijft de sector een van de grootste bijdragers aan de uitstoot van broeikasgassen.

Tegelijkertijd moeten we de belangen van de Europese auto-industrie veiligstellen door haar concurrentievermogen te waarborgen ten aanzien van de opkomst van nieuwe mondiale spelers en de verwachte invoering van exportbelemmeringen.

Milieunormen

Het actieplan van de Europese Commissie dat op 5 maart werd voorgesteld, voorziet in een vervroegde herziening van de CO(2)-emissienormen voor lichte voertuigen, waarbij fabrikanten tijdelijk flexibiliteit wordt geboden om rekening te houden met de vertraging van de verkoop van elektrische voertuigen. Het doel is echter om de voorspelbaarheid voor de auto-industrie en naleving van onze milieuverplichtingen te garanderen.

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

Retrofit en elektrische voertuigen

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

In eerste instantie zal ik samen met experts van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer de ontwikkelingen van dit dossier op Europees niveau opvolgen. Tegelijkertijd zal mijn administratie een haalbaarheidsstudie lanceren over dit onderwerp, onder meer over het succes van deze maatregel in België en Frankrijk en over het ontwikkelingspotentieel ervan met betrekking tot

continuera à participer au groupe de travail interfédéral relatif aux véhicules autonomes.

Poursuivre le verdissement du parc de véhicule en Belgique en veillant aux intérêts économiques du secteur

Le transport routier doit faire face à des défis importants. En Belgique, le secteur reste en effet un des principaux contributeurs aux émissions de gaz à effet de serre.

Il s'agit de veiller dans le même temps à préserver les intérêts de l'industrie automobile européenne en garantissant sa compétitivité face à l'émergence de nouveaux acteurs mondiaux et l'introduction attendue de barrières à l'exportation.

Normes environnementales

Le plan d'action de la Commission européenne présenté le 5 mars prévoit en effet une révision anticipée des normes d'émission de CO₂ des véhicules légers garantissant un assouplissement temporaire pour les constructeurs tenant compte du tassement des ventes de véhicules électriques. Il s'agira toutefois d'assurer la prévisibilité pour le secteur automobile et le respect de nos engagements environnementaux.

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

Retrofit et véhicules électriques

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

Dans un premier temps, je suivrai, avec les experts du SPF Mobilité et Transports, les évolutions du dossier au niveau européen. Par ailleurs, mon administration lancera une étude de faisabilité sur le sujet portant e.a., sur le succès de cette mesure en Belgique et en France et sur son potentiel d'évolution au regard des véhicules électriques neufs. Sur base des résultats de cette étude,

nieuwe elektrische voertuigen. Op basis van de resultaten van deze studie zal ik samen met mijn collega's van de gewesten evalueren of het nodig is om de retrofitting uit te breiden naar de kleine reeksen.

Lichte elektrische voertuigen

Elektrische steps en andere gemotoriseerde voortbewegingstoestellen vormen een lichter en duurzamer alternatief voor de auto. Maar ze vereisen een specifiek regelgevend kader.

Bij gebrek aan een dergelijke reglementering op Europees niveau, zal mijn administratie in 2025 een benchmarking uitvoeren met de andere lidstaten die een dergelijke reglementering hebben ingevoerd. Op basis hiervan zal ik bestuderen of het haalbaar is om een nationaal kader te definiëren voor de goedkeuring van deze machines in België, in overleg met de gewesten en de Benelux.

Ten slotte zal de FOD in 2025, in samenwerking met de FOD Economie, een inspectiecampagne uitvoeren in het kader van het markttoezicht op voertuigen, bij de concessiehouders, met het oog op de opkomst van fatbikes die niet altijd goedgekeurd zijn volgens de geldende technische voorschriften.

Goederen- en personenvervoer over de weg

Strijd tegen sociale dumping

In het kader van het samenwerkingsprotocol van 15 december 2023 tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer en de SIRS (Sociale Informatie- en Onderzoeksdienst) zullen multidisciplinaire controles worden uitgevoerd om sociale dumpingpraktijken in het wegvervoer te bestrijden. De controlediensten zullen ook voordeel halen uit de wederzijdse uitwisseling van kennis waarin dit samenwerkingsprotocol voorziet.

Daarnaast zal de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer op eigen initiatief regelmatige handhavingsacties organiseren, waarbij andere geïnteresseerde handhavingsdiensten de mogelijkheid krijgen om deel te nemen. Dit zal het geval zijn voor de twee nationale actieweken die gepland zijn voor 2025. Eén van deze actieweken zal specifiek gericht zijn op de controle van het busvervoer, de andere op de controle van de toename van het goederenvervoer met bestelwagens.

Om oneerlijke concurrentie in het wegvervoer tegen te gaan, zal meer nadruk worden gelegd op gerichte controles en nauwere samenwerking tussen weginspecteurs en bedrijfsinspecteurs. Er zal ook meer aandacht

j'évaluerai avec mes collègues des régions la nécessité d'étendre le retrofitting aux petites séries.

Véhicules électriques légers

Les trottinettes électriques et les autres engins de déplacement motorisés constituent une alternative plus légère et plus durable à la voiture. Mais elles nécessitent l'adoption d'un cadre réglementaire spécifique.

En l'absence d'une telle réglementation au niveau européen, mon administration réalisera en 2025 un benchmarking avec les autres États membres en ayant adopté une. Sur cette base, j'étudierai la faisabilité de définir un cadre national pour l'homologation de ces engins en Belgique en concertation avec les régions et le Benelux.

Enfin, vu l'émergence des fatbikes qui ne sont pas toujours homologués selon les prescriptions techniques en vigueur, le service de surveillance du marché des véhicules du SPF réalisera en 2025 une campagne d'inspections chez les revendeurs avec le SPF Économie.

Transport par route de marchandises et de personnes

Lutter contre le dumping social

Dans le cadre du protocole de coopération du 15 décembre 2023 entre le SPF Mobilité et Transports et le SIRS (Service d'Information et de Recherche Sociale), des contrôles multidisciplinaires seront menés pour lutter contre les pratiques de dumping social dans le transport routier. Les équipes de contrôle tireront également parti de l'échange mutuel de connaissances prévu par ce protocole de coopération.

En outre, le SPF Mobilité et Transports organisera de sa propre initiative des actions de contrôle régulières, en ouvrant la possibilité à d'autres services de contrôle intéressés d'y participer. Ce sera notamment le cas pour les deux semaines nationales d'action prévues en 2025. L'une de ces semaines d'action sera spécifiquement axée sur le contrôle du transport en autocar, l'autre sur le contrôle de l'augmentation du transport de marchandises par camionnettes.

Afin de mettre un frein à la concurrence déloyale dans le transport routier, l'accent sera mis davantage sur des contrôles ciblés et une coopération plus étroite entre les contrôleurs routiers et ceux en entreprise. Une attention

worden besteed aan de toepassing van het principe van medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever.

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

Digitalisering van vervoersdocumenten

Vanaf juli 2027 zal Europa vervoerders het recht geven om informatie over het vervoer van goederen in elektronische vorm aan te bieden aan controleambtenaren. Deze digitalisering is bedoeld om de administratieve lasten voor vervoerders en verzenders te verminderen en tegelijkertijd de doeltreffendheid van de controles te verbeteren.

Het doel voor 2025 is om de Europese Commissie te blijven begeleiden bij het definiëren van de specificaties waaraan moet worden voldaan voor de oprichting van eFTI-platforms in de private sector. Daarnaast moeten we onderzoeken hoe we de basis kunnen leggen voor de ontwikkeling van een IT-systeem bij de administratie, zodat controleambtenaren vanaf juli 2027 eFTI-informatie digitaal kunnen ontvangen. Dit systeem mag niet beperkt blijven tot het wegvervoer, maar moet ook toepasbaar zijn op andere vervoerswijzen.

Verbetering van de dienstverlening aan de burger

Het Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid zal zijn processen blijven digitaliseren met zijn federale en regionale partners, lokale overheden en privébedrijven. Er zal echter aandacht worden besteed aan het fysiek toegankelijk houden van zijn diensten voor mensen die moeite hebben met digitale technologie.

De online aanvraag voor een rijbewijs zal worden uitgebreid met de aanvraag voor een volledig rijbewijs B. Daarnaast moet het later dit jaar mogelijk zijn om de administratieve verlengingsbrief voor een rijbewijs in creditcardformaat per e-box naar burgers te sturen.

Gezien de groeiende vraag naar toegang tot de databanken van de federale overheid, zullen een wetsontwerp en een ontwerp van Koninklijk Besluit betreffende de Kruispuntbank van de Voertuigen (BCV) worden

accrue sera également portée à l'application du principe de coresponsabilité du donneur d'ordre.

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

Digitaliser les documents de transport

À partir de juillet 2027, l'Europe accordera aux transporteurs le droit de présenter aux agents de contrôle des informations sur le transport de marchandises sous forme électronique. Cette digitalisation vise à réduire la charge administrative des transporteurs et des expéditeurs tout en améliorant l'efficacité des contrôles.

L'objectif pour 2025 est de continuer à orienter la Commission européenne dans la définition des spécifications à respecter pour la mise en place des plateformes eFTI dans le secteur privé. De plus, il convient d'étudier comment poser les premières bases du développement d'un système informatique côté administration, permettant aux agents de contrôle de recevoir les informations eFTI sous forme numérique à partir de juillet 2027. Ce système ne devra pas se limiter au transport routier, mais devra également être applicable à d'autres modes de transport.

Améliorer le service au citoyen

La direction générale du Transport routier et de la Sécurité routière va poursuivre la digitalisation de ses processus avec ses partenaires fédéraux et régionaux, les communes et les entreprises privées. Toutefois, une attention sera prêtée au maintien de l'accessibilité physique de ses services pour les personnes éprouvant des difficultés avec la numérisation.

Ainsi, la demande en ligne du permis de conduire sera étendue à la demande du permis B définitif. De plus, l'envoi de la lettre de renouvellement administratif du permis de conduire sous format de carte bancaire au citoyen devrait être possible par e box dans le courant de cette année.

Etant donné la demande grandissante de l'accès aux banques de données de l'État fédéral, un projet de loi et un projet d'arrêté royal sur la Banque carrefour des véhicules (BCV) seront rédigés pour en permettre

opgesteld om toegang te verlenen aan de private en overheidssector in overeenstemming met de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). Deze zullen vervolgens worden besproken in een werkgroep.

Er zal een ontwerp van Koninklijk Besluit worden opgesteld om de registratie mogelijk te maken van oldtimers zonder logboek en waarvan de fabrikant niet meer bestaat. Dit ontwerp zal vervolgens worden besproken met de betrokken partijen om de huidige problemen bij de registratie van deze voertuigen op te lossen.

Wat de inschrijving van voertuigen betreft, zullen verzekeraars vanaf augustus 2025 motorfietsen, bromfietsen, speed pedelec, drie- of vierwielers met een cilinderinhoud van minder dan 125 cm³ onmiddellijk kunnen inschrijven, zonder tussenkomst van een Bpost-dealer.

Scheepvaart

De binnenvaart

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

Beveiliging

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

Beveiliging is een collectieve ambitie die we enkel kunnen behalen door in te zetten op een ketenaanpak waarbij alle relevante actoren worden betrokken. Ik wil me dan ook ten volle inzetten in samenwerking met de minister van de Noordzee en alle partners voor een doeltreffende preventieve beveiliging van alle Belgische havens inclusief binnenvaartterminals tegen criminele infiltratie en beveiligingsrisico's. Dit moet zorgen voor een veilige werkomgeving voor iedereen die actief is in de sector. Momenteel ligt de focus op de ISPS-terminals,

l'accès au secteur privé et public dans le respect du règlement général sur la protection des données à caractère personnel (RGPD). Ils seront ensuite discutés dans un groupe de travail.

En ce qui concerne les véhicules oldtimers sans document de bord et pour lesquels le constructeur n'existe plus, un projet d'arrêté royal sera rédigé afin d'en permettre l'immatriculation. Ensuite, ce projet sera discuté avec les parties intéressées afin de répondre aux difficultés actuelles d'immatriculation de ces véhicules.

Au niveau de l'immatriculation des véhicules, l'immatriculation d'une moto, d'un cyclomoteur, d'un speed pedelec, d'un tri- ou quadricycle dont la cylindrée est inférieure à 125 cm³, sera possible immédiatement par les assureurs sans passer par le concessionnaire Bpost à partir du mois d'août 2025.

Navigation

Navigation intérieure

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

Sûreté

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

La sûreté est un objectif collectif que nous ne pouvons atteindre qu'en misant sur une approche en chaîne impliquant tous les acteurs concernés. Je m'engage donc pleinement à mettre en place une sûreté portuaire efficace dans tous les ports belges, à garantir un environnement maritime sûr et à protéger efficacement les ports contre les infiltrations criminelles et les risques liés à la sécurité. Ces efforts devraient garantir un environnement de travail sûr à toutes les personnes travaillant dans le secteur. Actuellement, l'accent est mis sur les

zodat die voldoen aan de huidige wetgeving. Eens die zich allemaal in regel gesteld hebben zal ik evalueren of de beveiligingsmaatregelen verder uitgebreid moeten worden naar andere risicogroepen zoals de binnenvaart.

Er werd in de wet van 16 mei 2024 namelijk voorzien om een versterking van de beveiliging via de binnenvaart in te voeren. De binnenvaartterminals zullen gepaste beveiligingsmaatregelen moeten nemen die vastgesteld worden bij koninklijk besluit. In het najaar van 2025 zullen we starten met de analyse welke effectieve maatregelen er kunnen genomen worden in de binnenvaartsector. Deze maatregelen worden in nauwe samenwerking met de binnenvaartsector uitgewerkt waarbij de FOD Mobiliteit en Vervoer erop toe ziet dat ze in verhouding staan tot de mogelijke risico's en er zal rekening gehouden worden met het specifieke karakter van de binnenvaart die verschillend is ten opzichte van de maritieme scheepvaart.

De FOD Mobiliteit en Vervoer zal aan de hand van risicoanalyses in de binnenvaartsector bepalen waar de grootste beveiligingsrisico's zich situeren om zo de meeste kritische terminals te identificeren. In eerste instantie ligt de focus op terminals waar er rechtstreeks vervoer van of naar een zeehaven plaatsvindt met containers, maar deze evaluatie zal regelmatig worden herbekeken. Uiteraard kunnen ook andere transporten in de toekomst onderhevig worden aan bijkomende maatregelen indien blijkt dat ze worden misbruikt voor illegale praktijken.

De FOD Mobiliteit en Vervoer zal bovendien ook inzetten op sensibilisering in overleg gaan met de betrokken actoren in de binnenvaart en vrijwillige veiligheidsverificaties stimuleren.

Commissie Binnenvaart

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

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

De Commissie zal bestaan uit leden van de beroepsorganisaties van ondernemers van goederenvervoer over de binnenwateren, de organisaties die de ondernemingen,

terminaux ISPS, en veillant à ce qu'ils soient conformes à la législation en vigueur. Une fois qu'ils se seront tous mis en ordre, j'évaluerai si les mesures de sûreté doivent être étendues à d'autres groupes à risque, tels que la navigation intérieure.

La loi du 16 mai 2024 a cependant prévu un renforcement de la sûreté dans le domaine de la navigation intérieure. Les terminaux intérieurs devront prendre des mesures de sûreté appropriées qui seront fixées par arrêté royal. À l'automne 2025, nous commencerons à analyser les mesures efficaces qui peuvent être prises dans le secteur de la navigation intérieure. Ces mesures seront élaborées en étroite collaboration avec le secteur de la navigation intérieure, le SPF Mobilité et Transports veillant à ce qu'elles soient proportionnées aux risques potentiels et tiennent compte de la spécificité de la navigation intérieure, différente de la navigation maritime.

Le SPF Mobilité et Transports utilisera des analyses de risques dans le secteur de la navigation intérieure pour déterminer où se situent les plus grands risques en matière de sécurité afin d'identifier les terminaux les plus critiques. Dans un premier temps, l'accent sera mis sur les terminaux où il y a transport direct de conteneurs en provenance ou à destination d'un port maritime, mais cette évaluation sera réexaminée régulièrement. Bien sûr, d'autres types de transport pourront également faire l'objet de mesures supplémentaires à l'avenir s'il s'avère qu'ils sont utilisés à des fins illégales.

En outre, le SPF Mobilité et Transports se concentrera également sur la sensibilisation, en concertation avec les acteurs concernés de la navigation intérieure, et encouragera les vérifications volontaires de la sécurité.

Commission navigation intérieure

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

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

La Commission sera composée de membres des organisations professionnelles des opérateurs de transport de marchandises par voies navigables, des organisations

opdrachtgevers van vervoer over de binnenwateren, vertegenwoordigen en de organisaties van tussenpersonen in het goederenvervoer over de binnenwateren.

Vergroening

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

De pleziervaart

Circulaire economie

Gelet op het stijgende succes van de pleziervaart enerzijds en het gebrek aan recyclagemogelijkheden voor pleziervaartuigen anderzijds worden vaker oude en verwaarloosde pleziervaartuigen achtergelaten. Dit is een probleem op vlak van veiligheid en milieu voor de Belgische waterwegen en jachthavens maar ook voor de pleziervaarders zelf. Om een betere inschatting te kunnen maken van het aantal en de locatie van verwaarloosde pleziervaartuigen, zal de FOD Mobiliteit en Vervoer in afstemming met de betrokken administraties, een analyse uitvoeren aan de hand van een enquête.

Digitaliseren

We ontwikkelen een nieuwe digitale applicatie voor de aanvraag van registratiebrieven en vereenvoudigen op die manier de aanvraag voor de burger. We schakelen

représentant les entreprises, des donneurs d'ordre du transport par voies navigables et des organisations d'intermédiaires du transport de marchandises par voies navigables.

Verdissement

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

Navigation de plaisance

Economie circulaire

Compte tenu du succès croissant de la navigation de plaisance, d'une part, et du manque de possibilités de recyclage des bateaux de plaisance, d'autre part, les bateaux de plaisance anciens et négligés sont de plus en plus souvent abandonnés. Il s'agit d'un problème de sécurité et d'environnement pour les voies navigables et les ports de plaisance belges, mais aussi pour les plaisanciers eux-mêmes. Afin de mieux estimer le nombre et la localisation des bateaux de plaisance négligés, le SPF Mobilité et Transports, en coordination avec les administrations concernées, effectuera une analyse à l'aide d'une enquête.

Digitalisation

Nous sommes en train de développer une nouvelle application numérique pour les demandes de lettres d'enregistrement, ce qui simplifiera les démarches des

over naar een digitale versie van de registratiebrief, met een bijhorende geldigheidsverificatie.

We voeren de analyse uit voor de verdere uitbouw van de app pleasureboating, waarbij we de functionaliteiten naar de gebruikers toe uitbreiden. Op die manier reiken we relevante informatie aan de betreffende gebruiker aan en zodoende ondersteunen we een veilige pleziervaart.

Luchtvaart – Luchtvaart

Luchtvaart is een essentiële federale beleidssector, vandaar mijn toewijding aan een evenwichtige en duurzame ontwikkeling van de Belgische luchtvaartsector. Dit is een domein waar het welzijn van de omwonenden, het milieu en de economie op een bijzonder subtiële manier moeten samengaan.

Het eerste jaar van mijn mandaat is bedoeld om de basis te leggen voor meer duurzaamheid en innovatie in de luchtvaartsector. De geselecteerde projecten zullen gericht zijn op het verbeteren van de levensomstandigheden van de omwonenden, het verduurzamen van de sector, het stimuleren van innovatie en het versterken van de positie van België op het internationale toneel. Ik ben ervan overtuigd dat deze initiatieven een belangrijke bijdrage zullen leveren aan de doelstellingen uit het regeerakkoord en dat ze de luchtvaartsector verder zullen versterken.

Goedkeuring van een vliegwet, die de zogenaamde evenwichtige aanpak van geluidsoverlast en optimalisering van vluchtprocedures uitvoert

Mijn prioriteit voor het eerste jaar is het verbeteren van de leefomstandigheden van de omwonenden rondom luchthavens, met bijzondere aandacht voor het verminderen van geluidsoverlast en het verbeteren van de luchtkwaliteit door een evenwichtige aanpak. In de eerste fase richt ik mij op de oprichting van een werkgroep die de ontwikkeling van de zogenaamde “vliegwet” zal onderzoeken. Deze werkgroep zal bestaan uit internationale experts, vertegenwoordigers van de federale en regionale overheden, en een afgevaardigde van elke regeringspartij. Samen met de betrokken diensten, zoals Skeyes, zal de werkgroep een voorstel uitwerken dat een balans vindt tussen optimale vliegroutes, volksgezondheid, geluidsoverlast, milieu-impact en economische ontwikkeling. Veiligheid in de luchtvaart blijft hierbij altijd de hoogste prioriteit.

citoyens. Nous passons à une version numérique de la lettre d'enregistrement, accompagnée d'une vérification de la validité.

Nous menons l'analyse pour l'expansion future de l'application pleasureboating, en étendant les fonctionnalités aux utilisateurs. Nous fournissons ainsi des informations pertinentes à l'utilisateur concerné et contribuons à la sécurité de la navigation.

Aviation

L'aviation est un secteur essentiel de la politique fédérale, d'où mon engagement en faveur d'un développement équilibré et durable du secteur de l'aviation en Belgique. Il s'agit en effet d'une domaine où le bien-être des riverains, l'environnement et l'économie doivent se conjuguer de façon particulièrement subtile.

La première année de mon mandat entend jeter les bases d'une durabilité et d'innovations accrues dans le secteur de l'aviation. Les projets sélectionnés seront axés sur l'amélioration des conditions de vie des riverains, la durabilité du secteur, la stimulation de l'innovation et le renforcement de la position de la Belgique sur la scène internationale. Je suis convaincu que ces initiatives apporteront une contribution importante aux objectifs visés dans l'accord de gouvernement et qu'elles renforceront encore le secteur de l'aviation.

Adoption d'une loi aérienne, mettant en oeuvre l'approche dite équilibrée quant aux nuisances sonores et optimisant les procédures de vol

Ma priorité pour la première année est d'améliorer les conditions de vie des riverains des aéroports, en mettant l'accent sur la réduction des nuisances sonores et l'amélioration de la qualité de l'air par une approche équilibrée. Dans un premier temps, je me concentre sur la mise en place d'un groupe de travail qui examinera l'évolution de ce que l'on appelle la “loi aérienne”. Ce groupe de travail sera composé d'experts internationaux, de représentants des entités fédérales et fédérées et d'un représentant de chaque parti au gouvernement. En collaboration avec les services compétents, tels que Skeyes, le groupe de travail élaborera une proposition qui concilie les trajectoires de vol optimales, la santé publique, le bruit, l'impact sur l'environnement et le développement économique. La sécurité aérienne reste toujours la priorité absolue à cet égard.

In samenwerking met regionale en federale actoren zal ik een eerste aanzet geven voor een evenwichtige aanpak² met duidelijke afspraken over de bevoegdheden. Het doel is de overlast voor omwonenden te verminderen, wat de levenskwaliteit van de omliggende gemeenschappen zal verbeteren.

Deze methode is in overeenstemming met SDG's 16.7, met een besluitvormingsproces dat wordt gekenmerkt door dynamiek, openheid, participatie en vertegenwoordiging.

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

In deze context zal ik mijn diensten vragen de mogelijkheden te bestuderen om een precisienaderingsprocedure (RNP) in te voeren voor de landing op baan 07L van de luchthaven Brussel-Nationaal, aangezien de huidige vliegprocedure nog steeds conventioneel is. Aangezien dit een Europese verplichting is en omdat het de veiligheid verbetert, moet de publicatie van deze procedure worden overwogen, rekening houdend met het welzijn van de overvlogen bevolkingsgroepen en de gevolgen voor het milieu. Ik ben ook van plan om de vele geschillen die ontstaan door vliegen over Brussel aan te pakken.

Om de verschillende redenen die hierboven werden uiteengezet, zal ik bij voorkeur werken rond de twee belangrijkste fronten van dit dossier. Ten eerste door de herziening van de regelgeving inzake geluidsniveaus die van toepassing zijn op vliegtuigen die landen of opstijgen op Brussels Airport, met als doel de geluidshinder voor de omwonenden aanzienlijk te verminderen. Ik zal de herziening van deze regelgeving aangrijpen om het probleem van de vluchten "off-slot" aan te pakken.

² Verordening 594/2014 van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG.

En collaboration avec les acteurs régionaux et fédéraux, je mettrai en place une approche équilibrée² avec des accords clairs sur les compétences. L'objectif est de réduire les inconvénients pour les résidents locaux, ce qui améliorera la qualité de vie des communautés environnantes.

Cette démarche rejoint l'ODD 16.7 avec un processus de décision caractérisé par le dynamisme, l'ouverture, la participation et la représentation.

Les nouvelles techniques opérationnelles peuvent réduire considérablement le bruit et la consommation de carburant. Je prendrai deux exemples. D'une part, la "navigation de précision" (PBN) qui est rendue progressivement obligatoire par la réglementation européenne. Et d'autre part, les opérations de descente et de montée continues (CDO/CCO) dont je souhaite étudier la possibilité de les rendre obligatoire là où c'est possible, en tenant compte de ce qui relève de mes compétences en la matière. En effet, en appliquant les dernières techniques, l'efficacité des atterrissages et des décollages peut être maximisée sans compromettre la sécurité. La poursuite de telles initiatives et la communication claire et cohérente des réglementations aux entités fédérées permettront d'équilibrer les besoins des populations urbaines avec les exigences opérationnelles et de sécurité de l'industrie aéronautique.

Dans ce contexte, je demanderai à mes services d'étudier les possibilités de mise en œuvre d'une procédure d'approche de précision (RNP) pour l'atterrissage sur les pistes 07L et 07 R de l'aéroport de Bruxelles-National, les procédures de vol actuelle étant encore conventionnelles. S'agissant d'une obligation européenne et parce qu'elle permet d'améliorer la sécurité, la publication de cette procédure doit être envisagée en tenant compte des enjeux de bien-être des populations survolées et des conséquences environnementales générées. J'entends également prendre à bras le corps les multiples contenus générés par le survol de Bruxelles.

Pour les différentes raisons qui précèdent, je travaillerai en priorité sur les deux principaux fronts de ce dossier. D'une part, en révisant la réglementation sur les niveaux de bruit applicables aux avions atterrissant ou décollant de Bruxelles-National, dans le but de réduire substantiellement les nuisances sonores pour les riverains. Je profiterai de la révision de cette réglementation pour m'attaquer à la problématique des vols "hors slot". D'autre part, tenant compte des conclusions récentes

² Règlement 594/2014 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.

Bovendien zal ik, rekening houdend met de recente conclusies van het arrest in de zaak tegen de Belgische Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in overleg met Skeyes werken aan de vraag rond de windnormen, die in dit geschil ter discussie staan.

Moderne en duurzame luchtvaarnavigatiediensten

Het beheerscontract tussen de Belgische Staat en het autonoom overheidsbedrijf Skeyes werd in 2024 vernieuwd en loopt tot in 2029. Dit beheerscontract, zijn taken van openbare dienst en de brede richtlijnen die het bevat zijn bevestigd, inclusief de verschillende doelstellingen die aan Skeyes toegewezen zijn. De in het beheerscontract vastgelegde doelstellingen zullen regelmatig worden opgevolgd, waarbij zowel gebruik zal worden gemaakt van de instrumenten waarin het beheerscontract zelf voorziet als van die waarin de wet op de overheidsbedrijven van 1991 voorziet.

De instrumenten die in dit opzicht in het beheerscontract zijn voorzien zijn onder andere de prestatiedialoog. Ik wil dit jaar de prestatiedialoog met Skeyes formaliseren, zoals vastgelegd in het vernieuwde beheerscontract van 2024. Dit contract omvat belangrijke doelstellingen op het gebied van veiligheid, milieu, innovatie en maatschappelijke verantwoordelijkheid, en vereist voortdurende evaluatie en bijsturing.

De prestatiedialoog biedt een gestructureerd platform om de prestaties van Skeyes op gebieden zoals veiligheid, milieu en economische efficiëntie te monitoren. Ik wil ervoor zorgen dat Skeyes niet alleen verantwoordelijk wordt gehouden voor de uitvoering van het contract, maar ook ondersteund wordt in het verbeteren van de dienstverlening.

Het luchtruim is een belangrijke economische uitdaging voor ons land. In deze context zal in 2025 een onafhankelijke evaluatie worden uitgevoerd over de verschillende scenario's met betrekking tot het beheer van het bovenste luchtruim van België, in overeenstemming met de bepalingen van het beheerscontract tussen Skeyes en de Staat.

De publicatie van PBN-vliegprocedures voor alle start- en landingsbanen op Belgische luchthavens zal de veiligheid van het luchtverkeer verbeteren en de energietransitie vergemakkelijken.

Om de luchtvaarnavigatiediensten op financieel vlak toekomstbestendig te maken, zet ik in op maximale transparantie bij alle betrokken partijen (Skeyes, BSA, DGLV en MUAC). De Staat zal hiertoe het betreffende koninklijk besluit aanpassen, zodat zowel luchtvaartgebruikers

du jugement dans l'affaire opposant l'État belge et la Région de Bruxelles-capitale, je travaillerai, en concertation avec Skeyes, sur la question des normes de vent, mises en cause dans ce contentieux

Des services de navigation aérienne modernes et durables

Le contrat de gestion entre l'État belge et l'entreprise publique autonome Skeyes a été renouvelé en 2024 et court jusqu'en 2029. Ce contrat de gestion, ses missions de service public et les grandes lignes directrices qu'il contient ont été confirmés, y compris les différentes objectifs assignées à Skeyes. Les objectifs fixés dans le contrat de gestion feront l'objet d'un suivi régulier, tant avec les instruments prévus dans le contrat de gestion lui-même qu'avec ceux prévus dans la loi de 1991 sur les entreprises publiques.

Les outils prévus à cet égard dans le contrat de gestion comprennent entre autre le dialogue de performance. Cette année, j'ai l'intention de formaliser le dialogue de performance avec Skeyes, comme le prévoit le contrat de gestion renouvelé pour 2024. Ce contrat comprend des objectifs clés en matière de sécurité, d'environnement, d'innovation et de responsabilité sociale, et exige une évaluation et un ajustement continus.

Le dialogue de performance fournit une plateforme structurée pour contrôler les performances de Skeyes dans des domaines tels que la sécurité, l'environnement et l'efficacité économique. Je veux m'assurer que Skeyes n'est pas seulement tenue responsable de l'exécution du contrat, mais qu'elle est également soutenue dans l'amélioration de la prestation de services.

L'espace aérien constitue un enjeu économique important pour notre pays. Dans ce cadre, une évaluation indépendante sera réalisée en 2025 sur les différents scénarios concernant la gestion de l'espace aérien supérieur de la Belgique, conformément aux dispositions prévues dans le contrat de gestion entre Skeyes et l'État.

La publication des procédures de vol PBN pour toutes les pistes des aéroports belges permettra d'améliorer la sécurité de la navigation aérienne et de faciliter la transition énergétique.

Pour assurer la pérennité des services de navigation aérienne sur le plan financier, je m'emploierai à assurer une transparence maximale entre toutes les parties concernées (Skeyes, BSA, DGTA et MUAC). À cette fin, l'État modifiera l'arrêté royal concerné afin que les

als skeyes duidelijk inzicht krijgen in de werkings- en personeelskosten van de BSA.

Daarnaast komt er een onafhankelijke studie naar de toepassing van het samenwerkingsakkoord van 1989, met de bedoeling om tot een nieuw, toekomstgericht akkoord te komen.

Tot slot wil ik nogmaals mijn volledige steun betuigen aan het “Just Culture”-beleid dat wordt bevorderd door de Europese wetgeving en zoals dit geformuleerd is in het beheerscontract tussen skeyes en de Belgische staat. Zoals u weet, voorziet “Just Culture” in een systeem van verplichte melding van eventuele incidenten in de luchtvaartsector, waarbij de medewerkers die verantwoordelijk zijn voor deze melding worden beschermd. Naast de volledige uitvoeringsmaatregelen die zijn vastgelegd in een Koninklijk Besluit van 9 augustus 2020, gaat het beheerscontract dat met skeyes werd ondertekend verder door informatie- en opleidingsverplichtingen op te leggen aan haar personeel. Het lijkt me duidelijk dat de steun van de voogdijminister voor de “Just Culture” integraal deel uitmaakt van een beleid voor moderne luchtvaarnavigatiediensten.

Een eerlijke bijdrage aan de klimaatdoelstellingen

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

Een andere fundamentele pijler is de “vergroening” van de luchtvaart. Ik zet me in voor de vermindering van de klimaatimpact van de luchtvaartsector, om de CO₂-uitstoot verder te verlagen, de luchtkwaliteit te verbeteren en innovatie te bevorderen.

Het Europese doel is dat de luchtvaart tegen 2050 koolstofneutraal is. Daarom wil ik in de eerste plaats de correcte implementatie van de EU-Verordening (EU) 2023/2405 “ReFuel EU Aviation” bevorderen. Deze verordening heeft als doel het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) te verhogen, wat het krachtigste middel is om de CO₂-uitstoot van de luchtvaart te verminderen en een gelijk speelveld te creëren voor duurzaam luchtvervoer in de EU.

Ik zal ook nagaan hoe de inkomsten uit het Europese Emissiehandelssysteem (ETS), die naar de lidstaten worden herverdeeld, optimaal ingezet kunnen worden voor de bevordering van SAF-productie, elektrificatieprojecten en andere duurzame initiatieven in de luchtvaartsector. Daarnaast is het belangrijk om rekening te houden met de “niet-CO₂” componenten die ook een

utilisateurs de l'espace aérien et les entreprises aient une idée claire des coûts d'exploitation et de personnel de la BSA.

Une étude indépendante sera également menée sur l'application de l'accord de coopération de 1989, en vue de parvenir à un nouvel accord tourné vers l'avenir.

Enfin, je tiens ici à rappeler mon entier soutien à la politique de “Just culture” promue par le droit européen et telle qu'elle est formulée dans le contrat de gestion conclu entre Skeyes et l'État belge. La “Just culture” prévoit comme on le sait un système de notification obligatoire des éventuels incidents pouvant survenir dans le secteur aérien, en protégeant les agents qui sont à l'origine de cette notification. Indépendamment des mesures d'exécution complètes prévu dans un arrêté royal du 9 août 2020, le contrat de gestion conclu avec Skeyes va plus loin en imposant des obligations d'information et de formation à l'égard de son personnel. Il me paraît clair que le soutien du ministre de tutelle à la Just Culture” fait partie intégrante d'une politique pour des services de navigation aériennes modernes.

Une contribution équitable aux objectifs climatiques

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

Autre pilier fondamental: la “verdurisation” de l'aviation. Je m'engage à réduire l'impact du secteur de l'aviation sur le climat, à réduire davantage les émissions de CO₂, à améliorer la qualité de l'air et à promouvoir l'innovation.

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

J'examinerai également la manière dont les recettes ETS, qui sont redistribuées aux États membres, peuvent être utilisées de façon optimale, ainsi que pour des projets d'électrification et d'autres initiatives dans le domaine de la durabilité. De plus, il est important de prendre en compte les composantes “non-CO₂” ayant également un impact climatique non-négligeable. Pour

niet te verwaarlozen klimaatimpact hebben. Om dit te doen, zal ik de potentiële quick-wins bestuderen die de niet-CO₂ effecten van de luchtvaart drastisch kunnen verminderen.

In het kader van de ondersteuning van de energietransitie zullen de initiatieven uit de road map die gericht zijn op het minimaliseren van de luchtvaartbeperkingen voor de ontwikkeling van hernieuwbare energie verder worden uitgevoerd. Deze inspanningen zullen de nodige steun krijgen van de federale regering, om ervoor te zorgen dat alle betrokken spelers een duidelijk beleidskader en de gepaste financiering krijgen binnen het vereiste tijds kader.

Bijkomend, engageer ik me om samen met Skeyes om via een aanpassing van het heffingssysteem voor de terminale navigatiediensten en zo een evenwicht te vinden tussen de levenskwaliteit van de overvlogen bevolking en de economische belangen van de sector.

Een gelijk speelveld voor duurzame luchtvaart-brandstoffen en fossiele vliegtuigbrandstof

De 42^e zitting van de Algemene Vergadering van de ICAO zal dit jaar plaatsvinden. In het kader van dit belangrijke evenement zal ik actief alle maatregelen verdedigen die de overgang naar duurzame vliegtuigbrandstoffen bevorderen en de milieu-impact van de luchtvaartsector verminderen. Ik zal mijn diensten onder andere vragen om initiatieven met betrekking tot de belasting op fossiele brandstoffen te steunen

Steun voor een toekomstgerichte en innovatieve luchtvaart

Ontwikkeling en ondersteuning van de drone-sector

Ik ben ervan overtuigd dat innovatie de sleutel is tot de toekomst van de luchtvaartsector. De dronesector biedt enorme kansen voor innovatie en economische groei. In mijn eerste jaar zal ik initiatieven lanceren om deze sector te versterken. Ik zal me toespitsen op het verbeteren van de regulering en het gebruik van drones in België. Eerst en vooral zal ik een operationeel plan voor drones blijven implementeren, dat uit drie componenten bestaat. Ten eerste, ervoor zorgen dat drones continu worden gecontroleerd om te garanderen dat de regelgeving en de veiligheid worden nageleefd. Ten tweede zal ik een informatiecampagne lanceren gericht op drone-operators en piloten, met als doel het correcte en legale gebruik van drones te promoten en de sociale acceptatie van deze technologie te vergroten. En tot slot zal ik richtlijnen publiceren voor professionele drone-gebruikers, zodat zij duidelijke en realistische normen

ce faire, j'étudierai les quick-win potentiels permettant la réduction drastique de ces effets non-CO₂ de l'aviation.

Dans le cadre du soutien à la transition énergétique, les initiatives prévues dans la feuille de route visant à minimiser les contraintes aéronautiques au développement des énergies renouvelables continueront d'être mises en œuvre. Ces efforts bénéficieront du soutien nécessaire du gouvernement fédéral, afin d'assurer que tous les acteurs impliqués disposent d'un cadre politique clair et d'un financement adapté dans les délais requis.

En outre, je m'engage à travailler avec Skeyes pour trouver un équilibre entre la qualité de vie de la population survolée et les intérêts économiques du secteur en adaptant le système de tarification des services de navigation terminale.

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

La 42^e session de l'assemblée de l'OACI aura lieu cette année. Dans le cadre de cet événement important, je défendrai activement toutes les mesures qui favorisent la transition vers des carburants aéronautiques durables et réduisent l'impact environnemental du secteur de l'aviation. Entre autres, je demanderai à mes services de soutenir les initiatives relatives à la taxe sur les combustibles fossiles.

Soutien à une aviation innovante et tournée vers l'avenir

Développer et soutenir le secteur des drones

Je suis convaincu que l'innovation est la clé de l'avenir du secteur de l'aviation. Le secteur des drones offre de très importantes possibilités d'innovation et de croissance économique. Au cours de cette première année, je lancerai des initiatives visant à renforcer ce secteur. Je me concentrerai sur l'amélioration de la réglementation et de l'utilisation des drones en Belgique. Tout d'abord, je poursuivrai la mise en œuvre d'un plan opérationnel pour les drones, qui comporte trois volets. D'une part, veiller à ce que les drones fassent l'objet d'une surveillance continue afin de garantir le respect de la réglementation et de la sécurité. Ensuite, je lancerai une campagne d'information à l'intention des opérateurs de drones et des pilotes, dans le but de promouvoir l'utilisation correcte et légale des drones et d'accroître l'acceptation sociale de cette technologie. Et enfin, je publierai des lignes directrices à l'intention des utilisateurs professionnels

hebben voor hun activiteiten, wat zal bijdragen aan een veiligere en efficiëntere inzet van drones in de luchtvaart

Daarnaast zal ik samenwerken met de industrie om een geïntegreerd luchtruim te ontwikkelen dat optimaal werkt voor zowel de bemande als de onbemande luchtvaart. Om de implementatie van het U-space luchtruim in de haven van Antwerpen-Brugge, de tweede drukste haven van Europa, te verzekeren, zet mijn administratie de nodige middelen in om de risico's van het luchtruim te evalueren op basis van een "Airspace Risk Assessment" methodologie, om de maatschappelijke aanvaarding te ondersteunen via het coördinatiemechanisme, om het unieke CISP voor het hele Belgische grondgebied te certificeren en om de eerste dienstverlener in het U-space luchtruim te certificeren met de steun van EASA. Door betrouwbare en efficiënte U-space diensten in te zetten, onderscheidt België zich als een van de leiders van Europa in de harmonieuze integratie van bemande en onbemande luchtvaart in het lagere luchtruim.

Om het gebruik van drones veilig en verantwoord te houden moet er ook gezorgd worden voor een efficiënt handhavingsmechanisme. Samen met de federale geïntegreerde politie en het openbaar ministerie leggen mijn diensten de basis voor het verder ontwikkelen van een efficiënte dronehandhaving.

In overeenstemming met het regeerakkoord zullen we de nodige initiatieven nemen om de verwerving van infrastructuur voor dual use te ondersteunen voor de bewaking en detectie van droneverkeer boven kritieke infrastructuur.

Informatie- en cyberbeveiliging van de luchtvaart-sector

In de huidige geopolitieke context en met de toenemende digitalisering van de sector zal ik bijzondere aandacht besteden aan de grote uitdagingen in verband met informatiebeveiliging en cybersveiligheid.

De verantwoordelijkheid voor cybersecurity strekt zich uit tot bijna alle belanghebbenden in de luchtvaart-sector. De rol van mijn diensten wordt deels bepaald door EASA's Part-IS en de NIS 2-wetgeving, waarbij een honderdtal Belgische bedrijven in de sector ook wettelijke verplichtingen hebben onder minstens één van deze regelgevingen.

Ik zal erop aandringen dat mijn diensten een actieplan ontwikkelen, waarbij prioriteit wordt gegeven aan kennisverwerving en samenwerking met de spelers in deze sector. Ik zal ook vragen om een werkgroep

de drones afin qu'ils disposent de normes claires et réalistes pour leurs activités, ce qui contribuera à un déploiement plus sûr et plus efficace des drones dans l'aviation.

En outre, je travaillerai avec l'industrie pour développer un espace aérien intégré qui fonctionne de manière optimale à la fois pour l'aviation avec et sans pilote. Pour garantir la mise en œuvre de l'espace aérien U-space au Port d'Anvers-Bruges, le deuxième port le plus fréquenté d'Europe, mon administration met en place les moyens nécessaires pour évaluer les risques aériens sur la base d'une méthodologie "Airspace Risk Assessment", soutenir l'acceptation sociale via le mécanisme de coordination, certifier l'unique CISP pour tout le territoire belge et certifier le premier fournisseur de services dans l'espace aérien U-space avec le soutien de l'EASA. En déployant des services U-space fiables et efficaces, la Belgique se distingue comme un des leaders en Europe en matière d'intégration harmonieuse de l'aviation habitée et non-habitée dans l'espace aérien inférieur.

Pour que l'utilisation des drones soit sûre et responsable, il faut également mettre en place un mécanisme efficace de contrôle de l'application de la législation. En collaboration avec la police fédérale intégrée et le ministère public, mes services jettent les bases d'une application efficace de la loi sur les drones.

Conformément à l'accord de gouvernement, nous prendrons les initiatives requises pour soutenir l'acquisition d'infrastructures *dual use* dans le cadre de la surveillance et de la détection du trafic de drones au-dessus des infrastructures critiques.

Informatie- en cyberbeveiliging van de luchtvaart-sector

Dans le contexte géopolitique actuel et avec la numérisation croissante du secteur, je porterai une attention particulière aux défis majeurs liés à la sécurité de l'information et à la cybersécurité.

La responsabilité de la cybersécurité s'étend à la quasi-totalité des acteurs de l'aviation. Le rôle de mes services est en partie déterminé par la législation Part-IS et NIS 2 de l'EASA, une centaine d'entreprises belges du secteur ayant également des obligations légales en vertu d'au moins l'une de ces réglementations.

J'insisterai pour que mes services développent un plan d'action, en privilégiant l'acquisition de connaissances et la collaboration avec les acteurs de ce secteur. Je demanderai également la création d'un groupe de travail

“cybersecurity” op te richten om te luisteren naar de wensen van de vertegenwoordigers van de sector en zo een forum te bieden om best practices uit te wisselen en samen te werken aan de praktische implementatie van de regelgeving. Gezien de schaarste aan expertise zal ik erop aandringen dat mijn departementen samenwerken met het Centre for Cybersecurity Belgium (CCB) en het Cyber Emergency Response Team (CERT) zodat alle belanghebbenden de beste aanpak kunnen ontwikkelen om te kunnen omgaan met bedreigingen van cyberbeveiliging.

Deze inspanningen zullen niet alleen zorgen voor een betere bescherming van kritieke systemen, maar ook de operationele continuïteit en de veiligheid van de luchtvaart verbeteren door cyberincidenten te voorkomen en sneller en effectiever te reageren op potentiële bedreigingen.

Digitale torens, de toekomst van de luchtverkeersleiding

In Wallonië is het digitale verkeerstorenproject al goed gevorderd, met de ambitie om de luchthavens van Charleroi en Luik vanuit één centraal punt te bedienen. Dankzij de samenwerking tussen de regionale overheden, skeyes en de betrokken luchthavens kunnen we deze technologie de komende maanden verder ontplooiën en testen.

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

Civiele en militaire integratie van het Belgische luchtruim

De doelstelling om de civiele en militaire luchtvaartnavigatiediensten te integreren, zal in 2025 worden nagestreefd. Daartoe moeten skeyes en het ministerie van Defensie uiterlijk eind juni 2025 een stappenplan opstellen, zoals bepaald in het beheerscontract tussen skeyes en de Staat. In de road map zal worden uiteengezet hoe de civiele en militaire luchtverkeersleiding

“cybersécurité” afin de pouvoir entendre les souhaits des représentants du secteur et d'offrir par là un espace de partage des bonnes pratiques et de concertation sur la mise en œuvre concrète de la réglementation. Compte tenu de la rareté de l'expertise, j'insisterai pour que mes services collaborent avec le Centre for Cybersecurity Belgium (CCB) et le Cyber Emergency Response Team (CERT) afin que toutes les parties prenantes puissent développer la meilleure approche pour faire face aux menaces en matière de cybersécurité.

Ces efforts permettront non seulement de mieux protéger les systèmes critiques, mais aussi de renforcer la continuité opérationnelle et la sécurité aérienne en prévenant les cyberincidents et en réagissant plus rapidement et plus efficacement aux menaces potentielles.

Les tours digitales, avenir du contrôle aérien

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

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

Intégration civile et militaire de l'espace aérien belge

L'objectif d'intégrer les services de navigation aérienne civils et militaires sera poursuivi en 2025. Dans ce cadre, Skeyes et la Défense doivent, au plus tard à la fin du mois de juin 2025, conclure une feuille de route, comme le prévoit le contrat de gestion conclu entre Skeyes et l'État. Elle définira les modalités de l'intégration complète du contrôle du trafic aérien civil et militaire d'ici au 1^{er} janvier

tegen 1 januari 2030 volledig geïntegreerd zullen zijn, met inbegrip van de overgang naar luchtverkeersbeheersystemen van de volgende generatie.

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

België beschikt over een relatief klein maar zeer druk bezet luchtruim waar verschillende luchtvaartspelers, zowel civiele als militaire, gebruik van wensen te maken. De komst van het nieuwe F35-gevechtsvliegtuig eind 2025 vormt een bijkomende uitdaging voor de organisatie van ons luchtruim, gezien de aanzienlijke luchtruimvereisten die gepaard gaan met de opleiding aan boord van dit krachtige vliegtuig. Ik zal daarom samenwerken met de minister van Defensie om binnen de regering een evenwichtige oplossing te vinden die tegemoet komt aan de behoeften van Defensie zonder de civiele economische activiteiten te verstoren.

In het kader van de Belgian Airspace Vision 2030 zal ik ook verder werken aan de implementatie van flexibel gebruik van het luchtruim (flexible use of airspace – FUA) in samenwerking met de betrokken belanghebbenden. De FUA zal het delen van het luchtruim tussen civiele en militaire toepassingen mogelijk maken, wat zal leiden tot een geoptimaliseerd gebruik van het luchtruim. Dat zal belangrijke voordelen met zich meebrengen, zowel op het vlak van efficiëntie, kostenbesparing als duurzaamheid.

Strategische impact op internationaal niveau en op het niveau van de Europese Unie

Luchtvaart is een internationaal thema, en de regels worden voornamelijk op Europees en internationaal niveau bepaald. Ik vind het dan ook belangrijk om ervoor te zorgen dat België actief betrokken wordt bij internationale beleidsinitiatieven. Tijdens dit eerste jaar zal ik actief deelnemen aan Europese en internationale besprekingen over het klimaatbeleid voor de luchtvaart en zal ik pleiten voor strengere normen voor een duurzame luchtvaart. Het doel is om de verduurzaming van de luchtvaart wereldwijd te versnellen en van België een voorloper te maken in deze transitie.

Ik zal ook de herziening van Verordening (EU) 261/2004, die momenteel op tafel ligt voor Europese onderhandelingen, op de voet volgen en het Belgische standpunt verdedigen. Ik zet me in om de rechtszekerheid van de verordening te versterken en de rechten van passagiers te garanderen.

Het is mijn doel om meer rechtszekerheid te bieden aan passagiers en luchtvaartmaatschappijen en

2030, y compris la transition vers les systèmes de gestion du trafic aérien de nouvelle génération.

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

La Belgique dispose d'un espace aérien relativement restreint mais très fréquenté que différents acteurs de l'aviation, aussi bien civils que militaires, souhaitent utiliser. L'arrivée du nouvel avion de chasse F35 à la fin de l'année 2025 constitue un défi supplémentaire à relever pour l'organisation de notre espace aérien, compte tenu des exigences importantes en termes d'espace aérien qu'implique l'entraînement à bord de cet avion très performant. Dès lors, je m'engage à me concerter avec le ministre de la Défense pour trouver une solution équilibrée au sein du gouvernement qui permette de répondre aux besoins de la Défense sans perturber les activités économiques civiles.

Dans le cadre de la Belgian Airspace Vision 2030, je continuerai également à travailler à la mise en œuvre d'une utilisation flexible de l'espace aérien (flexible use of airspace – FUA) en coopération avec les parties prenantes concernées. La FUA permettra le partage de l'espace aérien entre les applications civiles et militaires, ce qui optimisera l'utilisation de l'espace aérien. Cela apportera des avantages significatifs en termes d'efficacité, d'économies et de durabilité.

Impact stratégique au niveau international et de l'Union européenne

L'aviation est un thème international et les règles sont principalement fixées au niveau européen et international. Il est donc important pour moi de veiller à ce que la Belgique soit activement impliquée dans les initiatives politiques internationales. Au cours de cette première année, je participerai activement aux discussions européennes et internationales sur la politique climatique de l'aviation et je plaiderai en faveur de normes plus strictes pour une aviation durable. L'objectif est d'accélérer la durabilité de l'aviation dans le monde entier et de faire de la Belgique un précurseur dans cette transition.

Je suivrai également de près la révision du règlement (UE) 261/2004 actuellement sur la table des négociations européennes et y défendrai la position belge. Je m'engage à renforcer la sécurité juridique de la réglementation et à garantir les droits des passagers.

Mon objectif est d'offrir une plus grande sécurité juridique aux passagers et aux compagnies aériennes, en

tegelijktijd te proberen de verdediging van de rechten van passagiers en de economische belangen van de luchtvaartsector zoveel mogelijk met elkaar te verzoenen. Ik wijs er zo nodig op dat ik op dit punt nauw zal samenwerken met mijn collega die verantwoordelijk is voor consumentenbescherming, de heer Beenders.

De herziening van de regelgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("SES II+"), die eind 2024 wordt goedgekeurd, voert aanvullende maatregelen in om de efficiëntie, de digitalisering en het milieubewustzijn in luchtvaartnavigatiediensten verder te bevorderen.

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

Luchtvaartbeveiliging binnen het integrale veiligheidsbeleid van België

Samen met de minister van Binnenlandse Zaken en Veiligheid zal ik ervoor zorgen dat tegen 2025 alle bevoegdheden rond veiligheid, die nu nog verdeeld zijn over verschillende departementen, op een logische manier gegroepeerd zijn.

Dit betreft onder andere de Luchtvaartinspectie van het Directoraat-generaal Luchtvaart, die een essentiële rol speelt in het waarborgen van de luchtvaartbeveiliging.

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

De minister van Mobiliteit,

Jean-Luc Crucke

tentant de concilier autant que faire se peut la défense des droits des passagers et les intérêts économiques du secteur aérien. Je précise, si besoin était, que je traiterai ce dossier en étroite concertation avec mon collègue en charge de la protection des consommateurs, M. Beenders.

La révision de réglementation relative au ciel unique européen ("SES II+"), adoptée à la fin de 2024, introduit des mesures supplémentaires pour promouvoir davantage l'efficacité, la numérisation et la sensibilisation à l'environnement dans les services de navigation aérienne.

Je resterai attaché à la transparence du processus décisionnel au sein de MUAC, en collaboration avec les autres pays participants et Eurocontrol. Je m'efforcerai également d'obtenir une répartition équitable des coûts, afin que le secteur aérien belge ne subisse pas une charge disproportionnée et que nous puissions continuer à améliorer l'efficacité et la qualité des services dans l'espace aérien supérieur.

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

Avec le ministre de l'Intérieur et de la Sécurité, je veillerai en 2025 à un regroupement logique de toutes les compétences en matière de sécurité qui aujourd'hui sont encore réparties entre différents départements.

Dit betreft onder andere de Luchtvaartinspectie van het Directoraat-generaal Luchtvaart, die een essentiële rol speelt in het waarborgen van de luchtvaartbeveiliging.

En vue d'une coopération renforcée et d'une approche coordonnée, je participerai activement aux initiatives du ministre de l'Intérieur en la matière. Je prendrai par ailleurs l'initiative d'élaborer les différents scénarios possibles pour atteindre cet objectif politique.

Le ministre de la Mobilité,

Jean-Luc Crucke