

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

12 novembre 2020

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE (*)

Mobilité

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

12 november 2020

ALGEMENE BELEIDSNOTA (*)

Mobiliteit

Voir:

Doc 54 1580/ (2020/2021):

001: Liste des notes de politique générale.
002 à 023: Notes de politique générale.

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

Zie:

Doc 54 1580/ (2020/2021):

001: Lijst van beleidsnota's.
002 tot 023: Beleidsnota's.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

03452

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

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

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

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

En 2018, le temps perdu en moyenne par habitant dans les embouteillages en heure de pointe était de 141 heures pour Bruxelles et 195 heures pour Anvers, affectant notre Produit Intérieur Brut. Tout cela a un coût que nous devons toutes et tous supporter. Et que nous devons tout mettre en œuvre pour diminuer. La Belgique ne peut rester indéfiniment le pays le plus embouteillé d'Europe. Tout au contraire, elle doit rejoindre le rang des pays les plus innovants en matière de mobilité.

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

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

De la commune à l'État fédéral, des institutions publiques aux acteurs privés, des écoles aux entreprises, parmi nos concitoyens, des efforts considérables sont

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

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

In 2018 bedroeg het gemiddelde tijdsverlies per inwoner in de spits 141 uur voor Brussel en 195 uur voor Antwerpen, wat een invloed heeft op ons Bruto Binnenlands Product. Dat kost allemaal geld, en die kosten moeten wij allemaal dragen. We moeten alle noodzakelijke maatregelen nemen teneinde die kosten te verminderen. België kan niet eeuwig het land met de meeste files in Europa blijven. België moet integendeel een van de meest innovatieve landen worden op het gebied van mobiliteit.

Tot slot genereren onze verplaatsingen een oversterfte als gevolg van de onveiligheid op de weg. België scoort ook slecht in de rangschikking van de landen met de minste verkeersslachtoffers. Aan al deze dingen hangt een hoog prijskaartje dat we allemaal moeten betalen. We kunnen daar dan ook niet onverschillig of inactief bij blijven. België moet zich concreet inzetten voor de veiligheid van iedereen op de weg, met name de meest kwetsbaren, kinderen, ouderen, fietsers, voetgangers en andere actieve mobiliteitsdeelnemers.

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

Van de gemeente tot de Federale Staat, van overheidsinstellingen tot private actoren, van scholen tot bedrijven, en ook bij onze medeburgers worden aanzienlijke

réalisés pour modifier la tendance: développement de la ville 30, instauration de LEZ, construction de pistes cyclables, mise en place de rues cyclables, amélioration des abords d'école et création de rues scolaires pour favoriser les déplacements durables vers l'école, "pedibus" pour permettre aux enfants de se rendre ensemble à pied à l'école, réinvestissement dans les transports en commun, développement de nouvelles formes de mobilité active, etc.

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

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

Chacun dans notre pays et ailleurs en Europe et dans le monde a aujourd'hui compris l'importance et l'urgence vitale de protéger la planète, chacun a le souhait d'assurer sa santé et celle de ses proches, d'éviter que l'argent public ne soit gaspillé.

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

Les principes généraux suivants, entre autres, devront guider notre action en 2021:

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

D'un côté, il y a urgence à inspirer des changements dans notre mobilité, pour rencontrer les demandes trop longtemps négligées de nos concitoyens. De l'autre côté, il y a la nécessité de fixer un cap, une vision partagée par le plus grand nombre. C'est notamment ce que ce gouvernement veut réaliser au niveau du rail, en développant la vision 2040, et en affectant les investissements en fonction de cette vision commune, en

inspanningen geleverd om de trend te veranderen: ontwikkeling van de Stad 30, oprichting van lage-emissiezones in stedelijke centra, aanleg van fietspaden, aanleg van fietsstraten, verbetering van de schoolomgeving en aanleg van schoolstraten om duurzame verplaatsingen naar school aan te moedigen, "pedibussen" om kinderen samen naar school te laten lopen, herinvestering in het openbaar vervoer, ontwikkeling van nieuwe vormen van actieve mobiliteit, enz.

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

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

Iedereen in ons land en elders in Europa en in de wereld heeft nu begrepen hoe belangrijk en dringend het is om de planeet te beschermen; iedereen wil zijn of haar gezondheid en die van zijn of haar dierbaren veiligstellen, en voorkomen dat er overheidsgeld wordt verspild.

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

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

Urgente noden aanpakken en zich inschrijven in een langetermijnvisie

Aan de ene kant is het dringend noodzakelijk om veranderingen in onze mobiliteit vorm te geven teneinde te voldoen aan de te lang genegeerde eisen van onze medeburgers. Aan de andere kant is er de noodzaak om een koers uit te zetten, naar een visie die door de grootste mogelijke meerderheid wordt gedeeld. Dit is wat deze regering wil bereiken voor het spoor, met name door het ontwikkelen van de Visie 2040 en door de

visant une efficacité maximale d'affectation des moyens. Mais dans le même temps, il s'agira de répondre à des urgences, notamment en matière de maintien en l'état du réseau ferroviaire.

Dialoguer et co-construire

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

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

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

1. Ferroviaire

Le transport ferroviaire, élément de la solution face aux crises

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

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

investeringen toe te wijzen volgens deze gedeelde visie, waarbij gestreefd wordt naar maximale efficiëntie bij het toewijzen van middelen. Tegelijkertijd zal het echter ook gaan over het reageren op noodsituaties, met name wat betreft het behoud van de staat van het spoorwagennet.

Overleg en samenwerking

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

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

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

1. Het spoor

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

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

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

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

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

Le réseau ferroviaire, un atout à revaloriser de toute urgence

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

Cette ambition ne doit pas nous empêcher de faire preuve de clairvoyance et de lucidité. Des pans du réseau souffrent d'un retard d'investissements. Certaines lignes ferroviaires sont même dans un état critique, au point que le trafic doit y être ralenti (ou supprimé) par souci de sécurité. Tunnels en mauvais état, caténaires

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

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

Het spoorwegnet, een troef die een dringende revalorisatie nodig heeft

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

Deze ambitie mag ons er niet van weerhouden om vooruitziend en helder van geest te zijn. Delen van het netwerk hebben te lijden onder verlate investeringen. Sommige spoorlijnen bevinden zich zelfs in een kritieke toestand, zozeer zelfs dat het verkeer om veiligheidsredenen moet worden vertraagd (of geannuleerd). Tunnels

en fin de vie, rails usés, ... risquent de mettre en péril la qualité du service, avec toutes ses conséquences sur l'attractivité du rail mais aussi sur notre économie. La liste des réinvestissements urgents est malheureusement trop longue. Toutes les lignes ne sont pas concernées évidemment mais cela met en péril la fonctionnalité du réseau dans son ensemble, et en particulier la circulation des trains de marchandises dont les ports et l'industrie dépendent de manière cruciale, aujourd'hui déjà et plus encore à l'avenir.

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

Il n'est pas trop tard pour réagir mais il est temps.

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

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

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

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

in slechte staat, bovenleidingen op het einde van hun levensduur, versleten rails, ... kunnen de kwaliteit van de dienstverlening in gevaar brengen, met alle gevolgen vandaan voor de aantrekkelijkheid van het spoor, maar ook voor onze economie. De lijst van dringende herinvesteringen is helaas te lang. Vanzelfsprekend worden niet alle lijnen getroffen, maar deze toestand brengt de functionaliteit van het gehele netwerk in gevaar, en in het bijzonder het verkeer van goederentreinen waarvan de havens en de industrie nu – en in de toekomst nog meer – afhankelijk zijn.

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

Het is nog niet te laat om te reageren, maar het is wel tijd.

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

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

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

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

Une vision à long terme pour planifier les investissements pertinents

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

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

Une telle planification stratégique permettra de rencontrer simultanément trois objectifs:

- Une amélioration quantitative et qualitative substantielle de l'offre ferroviaire, tant pour les voyageurs que les marchandises;
- Une amélioration structurelle de l'intégration entre les différents services ferroviaires et avec les autres modes de transport;
- Une maîtrise des coûts du système et une utilisation efficace de l'argent public.

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

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

Le système ferroviaire compte de nombreux acteurs. Les enjeux de coordination y sont nombreux. J'apprécie les efforts en la matière, qui se matérialisent notamment dans le dialogue permanent et constructif entre Infrabel

Een langetermijnvisie om relevante investeringen te plannen

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

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

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

- Een aanzienlijke kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van het spoorwegaanbod, zowel voor reizigers als voor goederen;
- Een structurele verbetering van de integratie tussen de verschillende spoorwegdiensten en met andere vervoerswijzen;
- De beheersing van de systeemkosten en efficiënt gebruik van overheidsgeld.

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

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

Het spoorwegsysteem telt talrijke belanghebbenden. Er komen veel coördinatiekwesties bij kijken. Ik waardeer de inspanningen op dit gebied, die met name tot uiting komen in de permanente en constructieve dialoog

et la SNCB dans le cadre de la convention de transport. Ils doivent être poursuivis mais également élargis.

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

Je prendrai dès que possible les contacts utiles au lancement de cette dynamique Vision 2040 avec les différentes parties prenantes (SNCB, Infrabel, SPF Mobilité, Régions, représentants des travailleurs et des usagers, opérateurs de fret, ...). Ce travail collectif et concerté débutera en 2021. J'entends bien entendu m'appuyer sur les initiatives et études lancées dans les entreprises publiques ainsi que sur leur expertise. Les connaissances et le regard critique de parties prenantes, issues du monde économique, académique, syndical et associatif, seront sollicités. Le SPF sera chargé de la conduite des travaux et un groupe de pilotage élargi pourra être mis en place.

Dans ce cadre, l'application du cadencement sur le réseau ferroviaire autour de nœuds de correspondance, couplée à l'ajustement des horaires avec les autres modes de transport public gérés par les Régions sera mise à l'étude en 2021. L'attrait de ce modèle d'exploitation est de faciliter grandement la complémentarité entre le train et les services de transport public régionaux. Le train seul ne pourra pas offrir une alternative crédible à l'utilisation de la voiture particulière partout dans le pays. Un *shift modal* ambitieux nécessite une approche multimodale et coordonnée.

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

tussen Infrabel en de NMBS in het kader van de vervoersovereenkomst. Ze moeten worden voortgezet, maar ook uitgebreid.

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

Ik zal zo snel mogelijk de nodige contacten leggen om deze dynamische Visie 2040 te lanceren met de verschillende belanghebbenden (NMBS, Infrabel, FOD Mobiliteit, Gewesten, werknemers- en gebruikersvertegenwoordigers, goederenoperatoren...). Dit collectieve en gecoördineerde werk begint in 2021. Uiteraard ben ik van plan gebruik te maken van de initiatieven en studies die in de overheidsbedrijven zijn gestart en van hun expertise. Er zal een beroep worden gedaan op de kennis en de kritische blik van de belanghebbenden uit de economische, academische, vakbonds- en verenigingswereld. De FOD zal verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de werkzaamheden en er kan een uitgebreide stuurgroep worden opgericht.

In dit kader zal de toepassing op het spoorwegnet van cadancering rond overstapknooppunten, gekoppeld aan de afstemming van de uurregelingen op de andere vormen van openbaar vervoer die beheerd worden door de gewesten, worden bestudeerd in 2021. Het aantrekkelijke van dit exploitatiemodel is dat het de complementariteit tussen de trein en het regionale openbaar vervoer sterk bevordert. De trein alleen zal niet in staat zijn om overal in het land een geloofwaardig alternatief te bieden voor het gebruik van de personenwagen. Een ambitieuze modal shift vereist een multimodale en gecoördineerde aanpak.

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

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

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

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

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

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

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

— le niveau et la qualité des services ferroviaires proposés (fréquence, amplitudes, ponctualité, confort);

Een beheer aangepast aan de uitdagingen en uitgewerkt in de nieuwe openbaredienstcontracten

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

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

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

• Rechtstreekse toekenning aan de NMBS voor een periode van 10 jaar van de openbaredienststopdracht van het personenvervoer

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

— het niveau en de kwaliteit van de aangeboden spoordiensten (frequentie, amplitude, stiptheid, comfort);

— les attentes en termes d'accessibilité, d'accueil et d'information aux voyageurs, aussi au niveau de l'accueil des cyclistes;

— les modalités relatives au conventionnement et à l'initiative commerciale en ce qui concerne les tarifs.

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

Les étapes suivantes seront nécessaires à cet effet:

— Publication par l'État belge des spécifications des missions de Service public (début 2021);

— Publication de l'État belge au journal officiel de l'EU du choix d'attribuer un direct Award à la SNCB (deadline 24 décembre 2022);

— Attribution de la mission de Service Public à la SNCB (dead line décembre 2023).

Le calendrier est serré.

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

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

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

Concernant le contenu du contrat, nous devons valoriser davantage la disponibilité du matériel roulant et du personnel, en particulier en dehors des heures de pointe, notamment en soirée et le week-end. Ce sont sur ces segments que la demande de transport a le plus progressé ces dernières années. La concentration de la demande ferroviaire aux heures de pointe coûte cher. Un lissage de cette demande est possible, la crise sanitaire nous l'a laissé entrevoir. À côté de mesures encourageant le télétravail et l'adaptabilité des horaires

— de les attentes en termes d'accessibilité, d'accueil et d'information aux voyageurs, aussi au niveau de l'accueil des cyclistes;

— de les modalités relatives au conventionnement et à l'initiative commerciale en ce qui concerne les tarifs.

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

Hiervoor zijn de volgende stappen nodig:

— Publicatie door de Belgische Staat van het lastenboek van de openbare dienstopdracht (begin 2021);

— Publicatie door de Belgische Staat in het Publicatieblad van de EU van het besluit tot toekenning van een rechtstreekse gunning aan de NMBS (termijn EU 24 december 2022);

— Gunning van de openbaredienstcontract aan de NMBS (termijn EU december 2023).

Het tijdschema is strak.

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

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

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

Wat de inhoud van het contract betreft, zullen we meer nadruk moeten leggen op de beschikbaarheid van rollend materieel en personeel, met name buiten de spitsuren, vooral 's avonds en in het weekend. Het is in deze segmenten dat de vervoersvraag de laatste jaren het meest is gegroeid. De concentratie van de vraag naar spoorvervoer in de piekuren is duur. Het uitspreiden van deze vraag is mogelijk, zoals de gezondheids crisis heeft aangetoond. Naast maatregelen om telewerken en de aanpasbaarheid van de werktijden te bevorderen,

de travail, une action sur les tarifs doit être étudiée. Elle visera notamment à encourager l'utilisation du train en dehors des heures de pointe et sur les trajets courts et moyens, en y proposant des tarifs attractifs. De plus, une simplification du système tarifaire est attendue. Le voyageur doit se voir proposer le tarif le plus avantageux de manière systématique pour chacun de ses trajets. Et je travaillerai également avec les Communautés pour ramener les groupes scolaires ou de mouvements de jeunesse vers le train à chaque fois que possible.

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

Conformément à l'accord du gouvernement, en concertation avec les instances régionales, en Flandre comme en Wallonie, un projet pilote pourra être mis en œuvre dans un bassin de mobilité, où un seul opérateur pour le réseau principal et le réseau secondaire (en lien avec la demande) pourra être désigné par voie d'appel d'offres. Le travail débutera en 2021.

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

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

moet worden onderzocht hoe de tarieven kunnen worden aangepast. Doel is met name het gebruik van treinen buiten de spitsuren en op korte en middellange afstanden aan te moedigen door aantrekkelijke tarieven aan te bieden. Bovendien zal een vereenvoudiging van het tariefsysteem verwacht worden. De reiziger moet voor elk van zijn/haar trajecten, op systematische wijze het voordeligste tarief krijgen aangeboden. Ik zal bovendien ook met de Gemeenschappen samenwerken om school- of jeugdgroepen waar mogelijk terug te brengen naar de trein.

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

Conform het regeerakkoord kan, in overleg met de gewestelijke overheden, in zowel Vlaanderen als Wallonië, een pilootproject worden opgezet in één vervoersregio, waar via tendering één operator voor het vraaggestuurd kern- en aanvullend net kan worden aangeduid. Het werk hieraan zal beginnen in 2021.

De identificatie van goede en slechte praktijken die in het buitenland worden toegepast met betrekking tot de openstelling voor concurrentie en een praktijktest zullen in dit verband zeker nodig en nuttig zijn. Dit moet de verschillende belanghebbenden in staat stellen om zowel de beperkingen als de voordelen van een dergelijke procedure vast te stellen. Met dit in het achterhoofd zal dit mechanisme worden overwogen, zodat alle lessen kunnen worden getrokken, zonder vooroordelen, maar met een echte wil om de toekomst van onze spoorwegondernemingen voor te bereiden.

Bovendien zal ik de NMBS en Infrabel aanmoedigen om, in overleg met de sociale partners, na te denken over een wijziging van het personeelsbeleid. We moeten de knowhow van ons spoorwegpersoneel optimaal benutten, maar hen ook in staat stellen hun beroepen aan te passen aan de aan de gang zijnde veranderingen in de spoorwegsector (technologische evolutie, digitalisering, openstelling van de markt enz.). Gezien de leeftijds piramide is het ook noodzakelijk te zorgen voor de overdracht van vaardigheden tussen de generaties en de uitdaging aan te gaan van de aanwerving en integratie van nieuwe arbeidskrachten, die zowel de verschillende genders als de diversiteit van onze samenleving binnen het personeel vertegenwoordigen. Onze spoorwegmaatschappijen

Academy à Molenbeek constitue un excellent modèle de ce qui est à réaliser pour le futur.

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

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

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

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

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

Le plan de transport suivant sera la prochaine occasion pour une amélioration supplémentaire de l'offre. Selon les conclusions de l'étude sur le modèle de l'horaire intégré, nous étudierons comment ce prochain plan transport pourra être envisagé comme un jalon vers une organisation de l'offre de trains autour de nœuds de correspondances mieux intégrés. L'objectif sera en tout cas de renforcer la fréquence et les amplitudes de services. Une offre de service de base à la demi-heure

doivent être modernes et attractives pour que les employeurs puissent continuer à recruter et à retenir des talents. In die zin is de ontwikkeling van een Infrabel Academie in Molenbeek een uitstekend voorbeeld van wat er in de toekomst moet worden bereikt.

Tot slot zal ik bijzondere aandacht besteden aan het creëren van een doeltreffend kader en instrumenten voor samenwerking, zodat de verschillende spelers in de spoorwegmobiliteit hand in hand kunnen werken, te beginnen met de NMBS en Infrabel. De verbetering van het openbaar vervoeraanbod dat aan onze medeburgers wordt aangeboden, vereist een voortdurende verbetering van de coördinatie tussen de infrastructuurbeheerder en de vervoerders (nationaal en internationaal), alsook tussen de federale vervoersmaatschappij en de gewestelijke vervoerders. Ik zal ervoor zorgen om, in de nauwst mogelijke samenwerking met mijn collega's, de gewestelijke ministers van Mobiliteit, concrete vooruitgang te boeken bij de coördinatie van het mobiliteitsbeleid, met name met de verwezenlijking van de integratie van de tarieven van het openbaar vervoer in België.

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

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

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

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

Het daaropvolgende vervoersplan is de volgende gelegenheid voor een verdere verbetering van het aanbod. Afhankelijk van de conclusies van de studie over het geïntegreerde dienstregelingsmodel zullen we onderzoeken hoe dit volgende vervoersplan kan worden gezien als een mijlpaal op weg naar een meer geïntegreerde organisatie van het treinaanbod rond aansluitingsknooppunten. Het doel is in ieder geval om de frequentie en de amplitudes van de dienstverlening te vergroten. Een

doit être l'horizon. Les moyens de production disponibles, c'est-à-dire la capacité de réseau ferroviaire et la disponibilité du matériel roulant, devront être valorisés à leur maximum. L'offre de transport sera renforcée prioritairement d'une part là où elle est encore particulièrement faible (en-dessous de la fréquence horaire), et d'autre part là où la demande potentielle s'exprime déjà de manière évidente. C'est le cas dans les plus grandes agglomérations du pays comme à Bruxelles, Anvers, Gand, Liège et Charleroi où l'offre S doit pouvoir être développée et mieux connue, en particulier en soirée et le week-end.

Un projet de redéploiement pour le fret ferroviaire

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

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

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

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

Il s'agit deuxièmement de promouvoir les initiatives contribuant à rendre le fret ferroviaire compétitif sur

halfuurdienst als standaard zou de horizon moeten zijn. De beschikbare productiemiddelen, d.w.z. de capaciteit van het spoorweginet en de beschikbaarheid van rollend materieel, zullen ten volle moeten worden benut. Het vervoersaanbod zal bij voorrang enerzijds worden versterkt daar waar het nog bijzonder laag is (met een lagere frequentie dan om het uur), en anderzijds daar waar de potentiële vraag al duidelijk is. Dit is het geval in de grootste agglomeraties van het land, zoals Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi, waar het mogelijk moet zijn om het S-aanbod te ontwikkelen en beter bekend te maken, vooral 's avonds en in het weekend.

Een herontwikkelingsproject voor het goederenvervoer per spoor

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

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

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

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

Ten tweede gaat het erom initiatieven te bevorderen die ertoe bijdragen dat het goederenvervoer per spoor

de nouveaux marchés, et ce de manière structurelle. Favoriser l'innovation, mettre à profit le potentiel de la digitalisation, faire évoluer les habitudes et règles opérationnelles, notamment pour la desserte du *last mile*, sont à cet égard des éléments essentiels.

Une évaluation du régime existant d'aide au transport combiné et au trafic diffus est en voie de finalisation. Les orientations dégagées seront discutées avec le secteur en 2021 et je ferai une proposition visant à renforcer l'efficacité des moyens investis au regard de l'objectif de report modal, tout en tenant compte des besoins prioritaires du secteur.

Enfin, les émissions de bruit du transport ferroviaire de marchandises, souvent effectué de nuit, menacent son développement. Pour le surplus, ces émissions ont un impact négatif sur la santé et le bien-être des riverains des voies ferrées. Pour réduire ces émissions directement à la source, mon administration met actuellement en place un système d'aide encourageant les entreprises ferroviaires et les propriétaires de wagons à adapter le matériel roulant en vue de réduire ses émissions de bruit. Ce système permettra en outre au secteur ferroviaire de faire face à la récente adaptation de la réglementation européenne interdisant la circulation des wagons bruyants sur certaines sections du réseau ferroviaire européen à l'horizon 2024.

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

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

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

L'année prochaine, une étude permettra d'identifier concrètement les relations prometteuses pour un report modal vers le train. L'accessibilité, notamment ferroviaire, des aéroports sera réexaminée dans ce cadre. Elle établira les leviers d'action disponibles auprès des

structureel concurrerend wordt op nieuwe markten. Het stimuleren van innovatie, het benutten van het potentieel van de digitalisering, het veranderen van operationele gewoonten en regels, met name voor last mile-diensten, zijn in dit opzicht essentieel.

Een evaluatie van de bestaande steunregeling voor het gecombineerd en het verspreid vervoer wordt momenteel afgerond. De vastgestelde richtsnoeren zullen met de sector in 2021 worden besproken en ik zal een voorstel doen om de doeltreffendheid van de geïnvesteerde middelen te verhogen met het oog op de doelstelling van de modal shift, waarbij rekening wordt gehouden met de prioritaire behoeften van de sector.

Ten slotte, vormen de geluidsemissies van het goederenvervoer per spoor, dat vaak 's nachts plaatsvindt, een bedreiging voor de ontwikkeling ervan. Bovendien hebben deze emissies een negatieve invloed op de gezondheid en het welzijn van de mensen die langs de spoorlijnen wonen. Om deze emissies rechtstreeks aan de bron te verminderen, mijn administratie is nu bezig met het opstellen van een hulpsysteem om spoorwagomaatschappijen en wagonbezitters aan te moedigen het rollend materieel aan te passen teneinde de geluidsemissies te verminderen. Dit systeem zal de spoorwegsector ook in staat stellen het hoofd te bieden aan de recente aanpassing van de Europese regelgeving die het verkeer van lawaaierige wagons op bepaalde delen van het Europese spoorwegnet tegen 2024 verbiedt.

De mogelijkheid om op een duurzame manier door Europa te reizen

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

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

Volgend jaar, door middel van een studie, zal het mogelijk zijn concreet de veelbelovende verbindingen te identificeren voor een modal shift naar de trein. De toegankelijkheid van de luchthavens, met name per spoor, zal in dit kader worden herzien. Deze studie zal voor de

différents acteurs des modes de transport concernés. Cette démarche proposera également une première analyse des impacts de la crise sanitaire sur le secteur.

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

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

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

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

Je chargerai mon administration, la SNCB et Infrabel d'étudier les formules les plus pertinentes en termes d'alimentation énergétique du matériel roulant pour les voies actuellement non électrifiées ou celles dont l'électrification devrait renouvelée prochainement. La

verschillende actoren van de betrokken vervoersmodi de beschikbare hefboomen voor actie vaststellen. Deze aanpak zal ook een eerste analyse van de gevolgen van de gezondheids crisis voor de sector voorstellen.

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

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

Het spoor nog groener, veiliger en efficiënter te maken

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

Ik zal mijn administratie, de NMBS en Infrabel opdracht geven om de meest relevante formules te bestuderen op het vlak van de energievoorziening van het rollend materieel voor de sporen die momenteel niet geëlektrificeerd zijn of waar binnenkort de elektrificatie

traction électrique restant néanmoins la solution privilégiée et majoritaire, j'encouragerai la SNCB et Infrabel à renforcer leurs ambitions en termes de production d'énergie renouvelables en valorisant leurs bâtiments et sites, de manière autonome et aussi en collaboration avec les Régions concernées. De même, j'inviterai les entreprises publiques à envisager tout nouveau projet d'aménagement, que ce soit au niveau des gares ou des bureaux, dans une optique d'amélioration des performances énergétiques des bâtiments et d'utilisation de matériaux durables. Enfin, je soutiendrai les initiatives régionales en matière de préservation de la biodiversité et je veillerai à apporter l'accompagnement nécessaire pour permettre à Infrabel et la SNCB de se conformer aux règles en vigueur, notamment en matière d'utilisation de produits phyto pour l'entretien des voies et des abords.

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

Il convient également de poursuivre les efforts pour lutter contre les accidents et incidents aux passages à niveau qui coûtent chaque année de trop nombreuses vies et perturbent régulièrement le trafic ferroviaire. Les efforts d'Infrabel seront poursuivis à cet égard. Au cours des dernières années, de nombreuses solutions techniques visant à améliorer la sécurité aux passages à niveau ont été développées. Afin d'encadrer le développement de ces initiatives et de faciliter leur mise en œuvre, une révision de la réglementation actuellement en vigueur sera menée par mon administration.

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

2. Route et Sécurité routière

Sécurité routière

Les derniers chiffres de victimes sur la route indiquent clairement que la Belgique n'est pas sur la trajectoire qu'elle s'était fixée. Alors que nous devons limiter le nombre de vies humaines perdues sur nos routes

hernieuwd moet worden. Toch blijft elektrische tractie de voorkeurs- en meerderheidsoplossing; ik zal de NMBS en Infrabel aanmoedigen hun ambities op het vlak van hernieuwbare energieproductie te versterken door hun gebouwen en sites op dit vlak werkelijk te valoriseren, en dit zowel autonoom als in samenwerking met de betrokken Gewesten. Ook zal ik de overheidsbedrijven uitnodigen om bij elk nieuw ontwikkelingsproject – zowel stations als kantoren – de verbetering van de energieprestaties van gebouwen en het gebruik van duurzame materialen als uitgangspunt te nemen. Tot slot zal ik de gewestelijke initiatieven voor het behoud van de biodiversiteit ondersteunen en zal ik ervoor zorgen dat ik de nodige steun geef om Infrabel en de NMBS in staat te stellen de geldende regels na te leven, met name wat betreft het gebruik van fytofarmaceutische producten voor het onderhoud van de sporen en de omgeving.

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

Verder moeten de inspanningen worden voortgezet om ongevallen en incidenten op overwegen, die elk jaar te veel mensenlevens kosten en het treinverkeer regelmatig verstoren, tegen te gaan. De inspanningen van Infrabel op dit vlak zullen worden voortgezet. In de afgelopen jaren zijn veel technische oplossingen ontwikkeld om de veiligheid op overwegen te verbeteren. Om een kader te bieden voor de uitbouw van deze initiatieven en om de uitvoering ervan te vergemakkelijken, zal mijn administratie een herziening van de huidige regelgeving uitvoeren.

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

2. Wegverkeer en verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid

De laatste cijfers over het aantal verkeersslachtoffers geven duidelijk aan dat België niet op het traject zit dat het zich had gesteld. Terwijl we het aantal doden op onze wegen dit jaar zouden beperken tot 420, maken

à 420 personnes cette année, les 646 morts que nous avons encore dénombrés en 2019 rendent l'atteinte de cet objectif illusoire. Et ce d'autant plus que les premières tendances de 2020 sont loin d'être encourageantes malgré la réduction du nombre de déplacements consécutive à la crise du coronavirus.

À l'échelle internationale et européenne, les institutions responsables de la sécurité routière ont décidé de ne pas s'avouer vaincues et de fixer (à nouveau) un objectif de réduction de moitié du nombre de tués et de blessés graves sur les routes pour la décennie, c'est-à-dire en 2030 par rapport à cette année 2020. L'Union européenne est même plus ambitieuse sur le long terme et vise l'objectif de zéro tués sur les routes en 2050.

Il faudrait que la Belgique leur emboîte le pas.

Cet objectif devant mobiliser l'ensemble de la société belge, je souhaite convoquer l'année prochaine, sous réserve de ce que la situation sanitaire permettra, de nouveaux **États généraux de la Sécurité routière**. Ces États généraux devront se pencher sur les défis de notre époque en accordant une attention particulière aux usagers actifs de la route: cyclistes, piétons et autres utilisateurs de monoroues ou trottinettes (engins de déplacement). J'aimerais aussi que l'approche de la sécurité routière s'inscrive dans la démarche plus générale du développement durable, et en particulier en prenant en compte les objectifs de développement durable des Nations Unies, en particuliers les *SDG's* 3.6 et 11.2.

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

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

Conformément à l'accord de gouvernement, les États généraux devront nous permettre de fixer des objectifs en matière de contrôle, sachant que l'ambition est à terme qu'un conducteur sur trois soit contrôlé chaque année quant à la vitesse, la consommation d'alcool et de

de 646 doden die we in 2019 nog hebben de verwezenlijking van deze doelstelling illusoir. Temeer daar de eerste trends voor 2020 verre van bemoedigend zijn, ondanks de vermindering van het aantal verplaatsingen na de coronaviruscrisis.

Op internationaal en Europees niveau hebben de instellingen die verantwoordelijk zijn voor de verkeersveiligheid besloten niet op te geven en zich (opnieuw) ten doel te stellen het aantal verkeersdoden en -gewonden na het decennium, d.w.z. tegen 2030, te halveren ten opzichte van het jaar 2020. De Europese Unie is op de lange termijn nog ambitieuzer en streeft naar een doelstelling van nul verkeersdoden in 2050.

België zou dit voorbeeld moeten volgen.

Aangezien dit een doelstelling is die de hele Belgische samenleving moet mobiliseren, zal ik, gezien de gezondheidssituatie, zo snel mogelijk nieuwe **Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid** bijeenroepen. Deze Staten-Generaal zullen de uitdagingen van onze tijd moeten aangaan door bijzondere aandacht te besteden aan de actieve weggebruikers: fietsers, voetgangers en andere gebruikers van eenwielers en scooters (mobiliteitstoestellen, enz.). Ik zou het ook op prijs stellen dat benadering van de verkeersveiligheid rekening houdt met de meer globale benadering van duurzame ontwikkeling, en meer bepaald door rekening te houden met de doelstellingen van de Verenigde Naties op het gebied van duurzame ontwikkeling, met name de doelstellingen van de *SDG's* 3.6 en 11.2.

De Federale Commissie voor Verkeersveiligheid, die de belangrijkste publieke partners op federaal niveau (politie en justitie) en op gewestelijk niveau (gewestelijke ministers van Mobiliteit en hun administraties) samenbrengt met verenigingen en vertegenwoordigers van de weggebruikers, zal nauw worden betrokken bij dit denkproces en bij de uitwerking van innovatieve oplossingen, waarbij ook gebruik zal worden gemaakt van buitenlandse ervaringen.

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

In overeenstemming met het regeerakkoord zullen de Staten-Generaal ons in staat moeten stellen doelen te stellen op het gebied van de handhaving, met in het achterhoofd dat het de ambitie is om uiteindelijk elk jaar één op de drie automobilisten te controleren

drogues, le port de la ceinture de sécurité et l'usage du portable au volant.

Parmi toutes les mesures à mettre en œuvre pour lutter contre l'insécurité routière, la lutte contre les comportements inappropriés sur la route reste effectivement un point d'attention important. De nombreuses choses ont déjà été mises en place dernièrement, comme le système de perception des amendes par le SPF Justice ou l'imposition d'un éthylotest antidémarrage pour les cas de conduite sous influence de l'alcool les plus graves. En termes de lutte contre la récidive, le système de la récidive croisée, qui concerne huit catégories d'infractions est appliqué depuis maintenant quelques années.

Cependant, sur cette dernière question, la Belgique ne dispose pas encore d'un véritable système intégré qui permette de lutter contre la récidive de manière systématique et cohérente.

Comme l'accord de gouvernement le stipule, je demanderai que Vias Institute, par l'intermédiaire du contrat de gestion, réalise une nouvelle étude sur le **permis à points**, complémentaire à celle de 2018, afin d'analyser plus en détails ce que ce système donne dans d'autres pays. Je demanderai cependant aussi à mes services d'explorer d'autres mécanismes de sanction de la récidive dès le stade de la perception immédiate. Ainsi, la possibilité d'imposer une amende majorée dès le premier cas de récidive ou de suspendre temporairement le permis de conduire sera étudiée avec le SPF Justice, la Police et les Régions (car la plupart des excès de vitesse constituent des infractions régionales).

Je souhaiterais également ne pas me focaliser sur le caractère pécuniaire des sanctions et envisager d'autres mesures qui ont fait leurs preuves en termes de changement de comportement. C'est pourquoi le SPF Mobilité et Transports analysera aussi la faisabilité d'intégrer des **formations alternatives** en remplacement du paiement de l'amende ou à la place des examens de réintégration. Là aussi, une consultation des partenaires fédéraux et régionaux permettra de fixer l'étendue des possibilités. J'attends par ailleurs les résultats d'une étude relative au placement d'une **boîte noire** dans les véhicules de personnes condamnées à plusieurs reprises pour excès de vitesse afin de voir si cette mesure fait ses preuves.

Afin que les services de police chargés de faire respecter les règles de circulation puissent bénéficier de nouvelles **technologies** de détection d'infractions dès qu'elles sont disponibles, par exemple pour contrôler la conduite sans ceinture de sécurité ou en tenant un téléphone à la main, je proposerai l'année prochaine

op snelheidsovertredingen, alcohol- en drugsgebruik, het dragen van de veiligheidsgordel en het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur.

Van alle maatregelen die moeten worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren, blijft de strijd tegen ongepast gedrag op de weg een belangrijk aandachtspunt. Er zijn de laatste tijd al veel zaken ingevoerd, zoals het systeem voor het innen van boetes door de FOD Justitie of het opleggen van een alcoholslot voor de ernstigste gevallen van rijden onder invloed van alcohol. Wat de bestrijding van recidive betreft, wordt het systeem van kruisrecidive, dat betrekking heeft op acht categorieën van strafbare feiten, al enkele jaren toegepast.

Wat dit laatste betreft, beschikt België echter nog niet over een echt geïntegreerd systeem om recidive op een systematische en coherente manier te bestrijden.

Zoals bepaald in het regeerakkoord zal ik, via het beheerscontract, het Vias Institute vragen om een nieuwe studie uit te voeren naar het **rijbewijs met punten**, als aanvulling op de studie van 2018, om meer in detail te analyseren wat dit systeem in andere landen oplevert. Ik zal mijn diensten echter ook vragen om andere mechanismen te onderzoeken voor het sanctioneren van recidive vanaf het stadium van onmiddellijke inningen. Zo zal de mogelijkheid om al vanaf het eerste geval van recidive een verhoogde boete op te leggen of het rijbewijs tijdelijk op te schorten, worden bestudeerd met de FOD Justitie, de politie en de gewesten (aangezien de meeste snelheidsovertredingen gewestelijke overtreddingen zijn).

Ik zou me ook niet willen concentreren op het geldelijke karakter van de sancties en andere maatregelen in overweging nemen die succesvol zijn gebleken in termen van gedragsverandering. Daarom zal de FOD Mobiliteit en Vervoer ook de haalbaarheid analyseren van de integratie van **alternatieve opleidingen** als vervanging voor de betaling van de boete of in plaats van herstelexamens. Ook hier zal het overleg met de federale en gewestelijke partners de omvang van de mogelijkheden bepalen. Ik wacht ook de resultaten af van een onderzoek naar het plaatsen van een **zwarte doos** in de voertuigen van mensen met herhaaldelijke snelheidsovertredingen om te zien of deze maatregel zijn waarde heeft bewezen.

Om ervoor te zorgen dat de politiediensten die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van de verkeersregels kunnen profiteren van nieuwe **technologieën** voor het opsporen van overtredingen zodra deze beschikbaar zijn, bijvoorbeeld om het rijden zonder veiligheidsgordel of met een telefoon in de hand te controleren, zal

une modification de la loi de 1968 relative à la police de la circulation routière afin que de nouveaux moyens techniques, tels que des caméras de détection, puissent être utilisés dès qu'ils sont disponibles, pour autant bien entendu, que le constat de l'infraction soit indiscutable.

Finalement, je souhaiterais profiter de la ratification du Traité Eucaris pour engager des discussions avec les autorités allemandes afin de mettre en place un échange de données sur base des plaques d'immatriculation plus large que ce qui est actuellement prévu dans la directive 2015/413/UE "**Crossborder**". Mon objectif est de pouvoir viser les infractions de stationnement ou aux zones à basse émission. C'est dans la même optique que mes services continueront à plaider auprès des instances européennes pour un élargissement des finalités de la directive Crossborder, en espérant que la Commission européenne pourra introduire rapidement un projet de révision.

Favoriser les modes actifs

L'année qui vient sera consacrée à un échange d'idées avec les régions et les autres partenaires destiné à identifier toutes les améliorations possibles pour intégrer les nouvelles formes de mobilité dans le **code de la route**. J'aimerais, bien entendu, accorder une attention particulière au vélo, notamment quant au rôle que pourront jouer à l'avenir les cycloroutes, mais aussi à des questions très pratiques comme le statut des vélomobilités. Sur le plan des déplacements motorisés, je souhaiterais étudier quel soutien peut être accordé aux plateformes de véhicules partagés entre particuliers ou comment faciliter, par exemple, l'émergence de modes de transport plus durables, comme les véhicules de livraisons électriques en agglomération, etc.

Il est à mes yeux évident que la mutation de la mobilité qui est en cours profitera à la population dans son ensemble et ce sous plusieurs angles: la santé publique, la qualité de vie, un air pur, la sécurité routière, la création du lien social et de dynamisme des commerces locaux. Je suis cependant bien conscient que cette transition génère certaines **tensions dans la société** car un repartage de l'espace public peut donner l'impression d'être opéré au détriment de certaines catégories d'usagers (que ce soit entre automobilistes et cyclistes mais aussi entre cyclistes ou utilisateurs de trottinettes électriques et piétons). À ce propos, il me semble d'ailleurs primordial de ne pas réfléchir et agir en termes de catégories d'usagers s'opposant les unes aux autres. Nous sommes pratiquement tous tour à tour automobilistes, piétons, cyclistes et usagers des transports en commun. C'est pourquoi des efforts d'information et de sensibilisation devront être déployés à tous les niveaux et que le rôle des autorités publiques est de

ik volgend jaar een wijziging van de wegverkeerswet van 1968 voorstellen, zodat nieuwe technische middelen, zoals opsporingscamera's, kunnen worden gebruikt zodra deze beschikbaar zijn, op voorwaarde natuurlijk dat de vaststelling van de overtreding onweerlegbaar is.

Tot slot wil ik de ratificatie van het Eucaris-verdrag aangrijpen om met de Duitse autoriteiten in gesprek te gaan om een bredere uitwisseling van gegevens op basis van nummerplaten op te zetten dan momenteel is voorzien in richtlijn 2015/413/EU "**Crossborder**". Het is mijn doel om de parkeerovertredingen of de overtredingen op lage-emissiezones te kunnen aanpakken. Met hetzelfde doel voor ogen zullen mijn diensten bij de Europese autoriteiten blijven pleiten voor een verbreding van de doelstellingen van de richtlijn Crossborder, in de hoop dat de Europese Commissie snel een ontwerp van herziening kan indienen.

Actieve vervoerswijzen bevorderen

Het komende jaar zal worden gewijd aan een uitwisseling van ideeën met de gewesten en andere partners om alle mogelijke verbeteringen te identificeren om nieuwe vormen van mobiliteit te integreren in de **wegcode**. Ik wil natuurlijk bijzondere aandacht besteden aan de fiets, vooral wat betreft de rol die fietsroutes in de toekomst kunnen spelen, maar ook aan zeer praktische zaken als de status van de velomobielen. Op het gebied van gemotoriseerd verkeer zou ik willen bekijken welke steun kan worden gegeven aan autodeelplatformen of hoe bijvoorbeeld de opkomst van duurzamere vervoersmiddelen, zoals elektrische bestelwagens in stedelijke gebieden, enz. kan worden vergemakkelijkt.

Het is voor mij duidelijk dat de verandering in de mobiliteit die gaande is, de hele bevolking in verschillende opzichten ten goede zal komen: volksgezondheid, levenskwaliteit, schone lucht, verkeersveiligheid, het creëren van sociale banden en de dynamiek van de lokale winkels. Ik ben me er echter van bewust dat deze overgang bepaalde **spanningen in de samenleving** veroorzaakt, omdat een herverdeling van de openbare ruimte de indruk kan wekken ten koste te gaan van bepaalde categorieën gebruikers (het kan gaan om automobilisten en fietsers, maar ook om fietsers of gebruikers van elektrische scooters en voetgangers). In dit opzicht lijkt het mij essentieel om niet te denken en te handelen in termen van categorieën van gebruikers die tegen elkaar zijn. We zijn praktisch allemaal op onze beurt automobilisten, voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer. Daarom zullen er op alle niveaus voorlichtings- en bewustmakingsacties moeten worden ondernomen en is het de taak van de overheid om de

convaincre que les changements en cours constituent bien un objectif commun.

Vélo

L'encouragement du **transfert modal** vers les déplacements à vélo nécessite la mobilisation de nombreux niveaux politiques (régions, provinces, communes). Outre les initiatives à prendre dans le cadre de la réforme du code de la route, mon intention est de mettre en place une approche collaborative et créative avec tous les partenaires en vue d'atteindre une série d'objectifs. Je souhaiterais que mes **collègues du gouvernement fédéral** développent des actions favorables au vélo sous l'angle de leurs propres compétences (fiscales ou autres), dès l'entame de cette législature. Des contacts seront pris en ce sens. Le développement d'un **registre national** des vélos destiné à lutter contre les vols, complémentaire aux registres régionaux (*MyBike* à Bruxelles) sera évoquée avec mon homologue de l'Intérieur car la police fédérale dispose déjà d'une expertise à ce sujet. À mon niveau, je veillerai à intégrer une vision vélo prononcée et "*future-proof*" dans le **contrat de gestion de la SNCB**. Le stationnement sécurisé aux abords des gares et la facilité à emporter son vélo dans le train (pour les trajets domicile-travail mais également pour les déplacements de loisirs) en constitueront des éléments importants. À cette fin, je renforcerai les structures de dialogues entre le SNCB, les associations d'utilisateurs et les fédérations actives en mobilité active et durable.

La sécurité des modes de transport actifs reste une préoccupation majeure. Les piétons et cyclistes représentent 27 % des tués sur nos routes, alors qu'ils ne sont pas eux-mêmes (ou alors exceptionnellement) une source de danger pour les autres. Mettre en œuvre les actions les plus efficaces nécessite de connaître le mieux possible les raisons de cette hécatombe. C'est pourquoi je m'assurerai que les **études** menées par Vias Institute dans le cadre de son contrat de gestion avec le SPF Mobilité et Transports permettront d'affiner nos connaissances à ce propos.

Sécurité routière et Véhicules motorisés

En ce qui concerne la **sécurité des véhicules**, je tiens pour ma part à ce que les systèmes d'assistance à la conduite tels que l'*Advanced Emergency Braking System* (qui permet au véhicule de freiner automatiquement en cas de risque de collision avec un usager vulnérable) ou les systèmes de suppression des angles morts se déploient rapidement. Cette position sera défendue par le SPF Mobilité et Transports auprès des instances européennes dans le cadre de l'adoption des actes délégués du règlement européen 2019/2144 "*General Safety*

mensen ervan te overtuigen dat de huidige veranderingen inderdaad een gemeenschappelijk doel zijn.

Fiets

Het stimuleren van een **modal shift** naar de fiets vereist de mobilisatie van vele politieke niveaus (gewesten, provincies, gemeenten). Naast de initiatieven die in het kader van de hervorming van het verkeersreglement moeten worden genomen, is het mijn bedoeling om met alle partners een gezamenlijke en creatieve aanpak op te zetten om een reeks doelstellingen te bereiken. Ik zou graag willen dat mijn **collega's in de federale regering** acties ten gunste van de fiets ontwikkelen vanuit het perspectief van hun eigen bevoegdheden (fiscaal of ander), vanaf het begin van deze legislatuur. Hiertoe zullen contacten worden gelegd. De ontwikkeling van een **fietsregister** ter bestrijding van diefstal, als aanvulling op de regionale registers (*MyBike* in Brussel) zal worden besproken met mijn collega's van Binnenlandse Zaken, want de federale politie heeft al expertise op dit gebied. Op mijn niveau zal ik ervoor zorgen dat een uitgesproken en "*future-proof*" fietsvisie wordt geïntegreerd in het **beheerscontract van de NMBS**. Veilig parkeren in de buurt van stations en het gemak waarmee u uw fiets in de trein kunt meenemen (voor woon-werkverkeer, maar ook voor vrijetijdsbesteding) zullen hierbij belangrijke elementen zijn. Daartoe zal ik de dialoogstructuren tussen de NMBS, de gebruikersverenigingen en de federaties die actief zijn op het gebied van actieve en duurzame mobiliteit versterken.

De veiligheid van de actieve vervoerswijzen blijft een belangrijk punt van zorg. Voetgangers en fietsers zijn goed voor 27 % van de doden op onze wegen, ook al zijn ze zelf (of slechts bij wijze van uitzondering) geen bron van gevaar voor anderen. Voor het uitvoeren van de meest effectieve acties is het noodzakelijk om zoveel mogelijk te weten over de redenen voor dit bloedbad. Daarom zal ik ervoor zorgen dat de **studies** die het Vias Institute in het kader van zijn beheerscontract met de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft uitgevoerd, ons in staat zullen stellen om onze kennis op dit gebied te verfijnen.

Verkeersveiligheid en Motorvoertuigen

Wat betreft de **veiligheid van de voertuigen**, wil ik ervoor zorgen dat hulpsystemen voor de bestuurder, zoals het *Advanced Emergency Braking System* (waarmee het voertuig automatisch kan remmen als er een risico op een aanrijding met een kwetsbare weggebruiker bestaat) of de systemen die dode hoeken wegwerken snel worden ingezet. Dit standpunt zal door de FOD Mobiliteit en Vervoer worden verdedigd bij de Europese autoriteiten in het kader van de goedkeuring van de gedelegeerde handelingen van de Europese

Regulation". Par ailleurs, le SPF collaborera à l'établissement des instruments juridiques internationaux relatifs à la circulation routière des véhicules fortement automatisés et continuera à prendre part aux différents groupes de travail de l'Union européenne et de l'UNECE à ce sujet. Et j'espère pouvoir bientôt signer la décision du Comité des ministres Benelux relative à l'autorisation d'essais transfrontaliers dans le transport routier avec des véhicules automatisés ou avec des systèmes de transport intelligent coopératifs, qui est encore en cours d'élaboration.

Réduire l'impact environnemental des déplacements

Le SPF Mobilité et Transports identifiera et proposera au SPF Finances et aux services de taxation régionaux les mesures à adopter pour une **fiscalité automobile** mieux alignée avec les nouvelles normes de véhicules moins polluants. Cette réflexion abordera la question de l'impact de la nouvelle norme WLTP sur la fiscalité automobile régionale, la manière de considérer les véhicules hybrides rechargeables, les véhicules utilitaires, et la masse des véhicules. Vias Institute sera sollicité afin d'étudier l'impact de certaines mesures sur le long terme, notamment en ce qui concerne la mobilité électrique.

Le SPF Mobilité et Transports collaborera avec le SPF Santé publique pour défendre des positions fortes au niveau européen pour la mise en œuvre du **Green Deal** (normes post euro 6 en 2021 et CO₂ pour juin 2021). Dans l'immédiat, je ferai rentrer en vigueur l'arrêté royal relatif à la **surveillance du marché** qui met en œuvre le règlement européen 2018/858. Cette réglementation est une des réactions au scandale du *Dieseldgate* et permettra à mes services de vérifier que les véhicules (pièces, systèmes et composants) qui sont mis sur le marché correspondent bien aux modèles qui ont été homologués. Des contrôles administratifs et des tests en laboratoire permettront de vérifier, entre autres, la conformité des véhicules avec les normes d'émissions au moment où ils seront mis en vente, par exemple chez un concessionnaire ou un distributeur.

Et avec l'ensemble des collègues du gouvernement et des entités fédérées, j'entamerai les divers chantiers prévus dans l'accord de gouvernement en vue de supprimer progressivement la vente de véhicules qui ne répondent pas à la norme "zéro émission", d'arriver à la neutralité carbone pour les voitures de société d'ici 2026 et de mettre en place un cadre permettant l'octroi d'un budget mobilité pour les travailleurs ne disposant pas d'une voiture de société.

verordening 2019/2144 "*General Safety Regulation*". Daarnaast zal de FOD meewerken aan het opstellen van de internationale rechtsinstrumenten met betrekking tot sterk geautomatiseerd voertuigen en zal hij blijven deelnemen aan de verschillende werkgroepen (EU en VN/ECE) over dit onderwerp. En ik hoop dat ik binnenkort het besluit van het Benelux Comité van ministers over het toestaan van grensoverschrijdende proeven in het wegvervoer met geautomatiseerde voertuigen of coöperatieve intelligente vervoerssystemen, dat nog in voorbereiding is, kan ondertekenen.

De milieu-impact van verplaatsingen verminderen

De FOD Mobiliteit en Vervoer zal de maatregelen identificeren en voorstellen aan de FOD Financiën en de gewestelijke belastingdiensten voor een systeem van **voertuigbelasting** dat beter is afgestemd op de nieuwe normen voor minder vervuilende voertuigen. Deze reflectie zal ingaan op de kwestie van het effect van de nieuwe WLTP-norm op de gewestelijke voertuigbelasting, de manier waarop de plug-in hybriden, bedrijfsvoertuigen en de massa van voertuigen in aanmerking worden genomen. Het Vias Institute zal worden gevraagd de impact van bepaalde maatregelen op de lange termijn te bestuderen, met name op het gebied van de elektrische mobiliteit.

De FOD Mobiliteit en Vervoer zal samenwerken met de FOD Volksgezondheid om op Europees niveau sterke standpunten te verdedigen voor de implementatie van de **Green Deal** (post-euro 6-normen in 2021 en CO₂-normen voor juni 2021). In de nabije toekomst zal ik het Koninklijk Besluit betreffende het markttoezicht, dat de Europese verordening 2018/858 implementeert, in werking stellen. Deze verordening is een van de reacties op het *Dieseldgate*-schandaal en zal mijn diensten in staat stellen te controleren of de voertuigen (onderdelen, systemen en componenten) die op de markt worden gebracht, overeenkomen met de modellen waarvoor typegoedkeuring is verleend. Er zullen administratieve controles en laboratoriumtests worden uitgevoerd om onder andere na te gaan of de voertuigen aan de emissienormen voldoen wanneer ze op de markt worden gebracht, bijvoorbeeld bij een dealer of distributeur.

En samen met al mijn collega's van de regering en de deelstaten, zal ik de verschillende projecten opstarten die in het regeerakkoord zijn voorzien om de verkoop van voertuigen die niet voldoen aan de "zero emission"-norm geleidelijk af te bouwen, om tegen 2026 koolstofneutraliteit voor bedrijfswagens te bereiken en om een kader te creëren voor de toekenning van een mobiliteitsbudget voor werknemers die niet over een bedrijfswagen beschikken.

Transport routier

La fraude et le dumping social exercent une influence négative sur la santé économique du secteur, le respect des conditions de travail et la sécurité sur la route. Afin d'optimiser la collaboration entre les différents services de contrôles (Police, Mobilité, Douanes, Régions, Emploi et Travail, Sécurité sociale, ...), je chargerai le SPF Mobilité et Transports d'identifier les possibilités d'améliorer la méthode de travail et les actions de contrôles prioritaires. Cette collaboration sera actée dans de nouveaux **protocoles** entre administrations.

Un protocole avec les trois Régions permettra également de finaliser le **transfert de compétences** en matière d'accès à la profession et d'accès au marché pour le transport routier de personnes et de marchandises. Un groupe de travail interfédéral déterminera la manière de procéder.

Le projet-pilote sur la **lettre de voiture électronique** (e-CMR) sera poursuivi à l'échelle Benelux en vue d'un déploiement européen dans le cadre de l'exécution du règlement *eFTI*. Le déploiement de cette e-CMR permettra de réduire la charge administrative et donc le coût administratif pour les entreprises de transport et facilitera aussi les contrôles.

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

Orientation client

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

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

En ce qui concerne l'**immatriculation**, les motos qui auront déjà fait l'objet d'une immatriculation en Belgique pourront être réimmatriculées via la plateforme WebDIV

Wegvervoer

Fraude en sociale dumping hebben een negatieve invloed op de economische gezondheid van de sector, het respect voor de arbeidsomstandigheden en de verkeersveiligheid. Om de samenwerking tussen de verschillende controlediensten (Politie, Mobiliteit, Douane, Gewesten, Werkgelegenheid en Arbeid, Sociale Zekerheid, ...) te optimaliseren, zal ik de FOD Mobiliteit en Vervoer vragen om de mogelijkheden te identificeren om de werkmethode en de prioritaire controleacties te verbeteren. Deze samenwerking zal worden vastgelegd in nieuwe **protocollen** tussen overheidsdiensten.

Een protocol met de drie gewesten zal het ook mogelijk maken de **overdracht van bevoegdheden** op het gebied van de toegang tot het beroep en de toegang tot de markt voor het vervoer van personen en goederen over de weg af te ronden. Een interfederale werkgroep zal bepalen hoe het verder moet.

Het proefproject inzake de **elektronische vrachtbrief** (e-CMR) zal op Benelux-niveau worden voortgezet met het oog op de Europese invoering in het kader van de uitvoering van de *eFTI*-verordening. De invoering van dit e-CMR zal de administratieve lasten en dus de administratieve kosten voor de vervoersondernemingen verminderen en zal ook de controles vergemakkelijken.

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

Klantgerichtheid

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

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

Wat de **inschrijving** betreft, kunnen motorfietsen die reeds in België zijn ingeschreven, opnieuw worden ingeschreven via het WebDIV-platform dankzij hun

grâce à leur préenregistrement dans le système de bpost. Les tests auront lieu en 2021.

3. *Aérien*

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

On ne peut, pour autant, nier l'incidence importante de ce mode de transport sur notre environnement que ce soit en termes de nuisances sonores, de rejet de particules fines ou d'émissions de CO₂. L'ensemble de ces paramètres devra être considéré et une approche volontariste en vue de limiter cet impact devra être mise en œuvre pour assurer la pérennité de ce secteur et lui offrir un avenir durable, tout en visant au respect des objectifs climatiques confirmés par l'accord de gouvernement (réduction de 55 % de nos émissions de CO₂ d'ici à 2030) et à l'amélioration de la qualité de vie des populations riveraines de nos aéroports.

Limitation des nuisances sonores

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

En effet, l'aéroport de Bruxelles-National se situe à la frontière des 3 Régions et un grand nombre de communes bruxelloises, flamandes et wallonnes, souvent concurrentes dans leurs revendications, sont aussi concernées par son impact.

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

Une concertation préalable entre ceux-ci devra, de ce fait être mise en œuvre afin de définir le cadre dans

preregistratie in het bpost-systeem. De tests zullen in 2021 plaatsvinden.

3. *Luchtvaart*

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

We kunnen echter niet ontkennen dat deze vervoerswijze een aanzienlijke invloed heeft op ons milieu, of het nu gaat om geluidsoverlast, de uitstoot van fijn stof of de uitstoot van CO₂. Al deze parameters zullen moeten worden overwogen en er zal een proactieve aanpak moeten worden ingevoerd om deze impact te beperken, om de duurzaamheid van deze sector te verzekeren en hem een duurzame toekomst te bieden, met als doel te voldoen aan de klimaatdoelstellingen die zijn bevestigd door het regeringsakkoord (een vermindering van onze CO₂-uitstoot met 55 % tegen 2030) en om de levenskwaliteit van de mensen die in de buurt van onze luchthavens wonen, te verbeteren.

Beperking van de geluidsoverlast

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

De luchthaven Brussel-Nationaal ligt immers op de grens van de 3 gewesten en een groot aantal Brusselse, Vlaamse en Waalse gemeenten, diens eis vaak op gespannen voet staan met elkaar, maakt zich ook zorgen over zijn impact.

De institutionele complexiteit van ons land en de verdeling van de verantwoordelijkheden hebben geleid tot een situatie waarin de hefboomen voor de aanpak van de door de luchtvaart veroorzaakte geluidshinder verdeeld zijn over de verschillende beleidsniveaus en waarin het voor de federale regering dus onmogelijk is om alleen op te treden en een globale oplossing uit te werken zonder het advies en de instemming van de gewesten. Het vinden van een dergelijke oplossing vereist een consensus van de belanghebbenden en doet een beroep op het gezond verstand in plaats van op de concurrentiegeest van de verschillende regeringen van het land.

Voorafgaand overleg zal daarom tussen hen moeten worden gevoerd om het kader vast te stellen waarbinnen

lequel la suite des travaux devra être menée afin d'aboutir à des solutions équilibrées.

Cette première étape importante interviendra durant cette première année de travail. Elle permettra de pouvoir par la suite aborder de manière structurée les aspects de sécurité et de santé publiques et les impacts socio-économiques dans l'élaboration des différentes solutions envisagées et de prendre en compte le nombre d'emplois directs et indirects que génère l'aéroport de Bruxelles-National et son poids dans le PIB. Les difficultés conjoncturelles et la situation précaire que rencontre l'aviation suite à la crise du Coronavirus seront aussi considérées.

Lors de l'année 2021, j'initierai un dialogue avec les acteurs économiques et les acteurs sociaux mais aussi avec les citoyennes et citoyens concernés d'un côté et les opérateurs aériens (compagnies aériennes et skeyes) de l'autre. Ce dialogue deviendra régulier au fur et à mesure de la législation.

Afin d'éviter les erreurs du passé et d'avancer aussi rapidement que possible, il sera utile de revisiter ce qui a été étudié ou mis en œuvre précédemment et d'appréhender correctement les raisons des échecs successifs, pour ne pas les réitérer.

Les conclusions de ces travaux d'analyse et de cette concertation devront permettre par la suite d'identifier les améliorations qui pourraient être mises en œuvre tant rapidement (quick wins), afin d'offrir au plus vite aux citoyens des premières avancées, qu'à moyen et long terme afin d'atteindre, enfin, la stabilité requise et demandée par l'ensemble des acteurs concernés par le dossier aérien. Parmi les différentes actions qu'entreprendra le gouvernement, le travail portera entre autres sur un projet équilibré de loi aérienne.

Diminution de l'impact environnemental de l'aviation

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

Aujourd'hui, des programmes et des objectifs internationaux de diminution de l'impact de l'aviation sur nos écosystèmes nous sont imposés. Le programme CORSIA de l'OACI en est un exemple.

Afin de permettre à l'aviation de se projeter vers un avenir durable en Belgique, il est primordial d'aller plus

verdere werkzaamheden moeten worden verricht om tot evenwichtige oplossingen te komen.

Deze eerste belangrijke stap zal in dit eerste werkjaar worden gezet. Het zal een gestructureerde aanpak mogelijk maken van de volksgezondheids- en veiligheidsaspecten en van de sociaal-economische gevolgen bij de ontwikkeling van de verschillende overwogen oplossingen, en zal het mogelijk maken om rekening te houden met het aantal directe en indirecte arbeidsplaatsen die door Brussel-Nationaal-Luchthaven worden gegenereerd en met het gewicht van deze luchthaven in het BBP. De conjuncturele moeilijkheden en de precare situatie waarmee de luchtvaart na de coronaviruscrisis wordt geconfronteerd zullen ook in acht worden genomen.

In de loop van het jaar 2021 zal ik een dialoog op gang brengen met de economische en sociale actoren, maar ook met de betrokken burgers enerzijds en de luchtvaartexploitanten (luchtvaartmaatschappijen en Skeyes) anderzijds. Deze dialoog zal regelmatig worden gehouden naarmate de vordering van de legislatuur.

Om de fouten uit het verleden te vermijden en zo snel mogelijk vooruitgang te boeken, zal het nuttig zijn om terug te kijken naar wat eerder is bestudeerd of geïmplementeerd en om de redenen voor opeenvolgende mislukkingen correct te begrijpen, om ze niet te herhalen.

De conclusies van deze analyse en van deze raadpleging moeten het mogelijk maken de verbeteringen vast te stellen die zowel snel (quick wins) kunnen worden doorgevoerd, zodat de burgers zo snel mogelijk een eerste stap vooruit kunnen zetten, als die op middellange en lange termijn uiteindelijk tot stabiliteit kunnen leiden die door alle bij het luchtvaartdossier betrokken partijen wordt verlangd. Onder de verschillende acties die de regering zal ondernemen, zullen de werkzaamheden onder meer bestaan uit een evenwichtig ontwerp van de luchtvaartwet.

Vermindering van de milieu-impact van de luchtvaart

Naast de aspecten in verband met de geluidshinder zal ook de milieu-impact van de luchtvaart worden bestudeerd en zullen er gecoördineerde maatregelen worden genomen om dit aanzienlijk te beperken.

Vandaag de dag worden ons internationale programma's en doelstellingen opgelegd om de impact van de luchtvaart op onze ecosystemen te verminderen. Het CORSIA-programma van de ICAO is daar een voorbeeld van.

Om de luchtvaart in staat te stellen zich te richten op een duurzame toekomst in België, is het essentieel

loin encore dans la réflexion et de prendre proactivement les décisions qui contribueront à une réduction des conséquences environnementales (bruit, pollution, impact énergétique, ...) que peuvent avoir les activités de ce secteur sur notre milieu de vie.

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

Je consacrerai ces douze premiers mois de vie de ce gouvernement fédéral à l'identification des différentes solutions à implémenter et l'élaboration d'un plan d'actions.

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

Actualisation du contrat de gestion de Skeyes

Conformément au droit européen, le contrat de gestion de Skeyes, notre contrôleur aérien, prévoit que le financement de l'entreprise doit être principalement assuré par des redevances facturées directement aux compagnies usagères des aéroports et des couloirs aériens belges et subsidiairement par d' "autres revenus" (à savoir, notamment, des subsides des pouvoirs publics).

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

Afin de permettre à skeyes de disposer des liquidités requises à son bon fonctionnement et en attendant la reprise du trafic alors annoncée pour la fin de cette année par les instances internationales (dont euroCONTROL), un premier plan de soutien a été élaboré et mis en œuvre par le précédent gouvernement fédéral. Une deuxième vague de contamination au COVID-19 réduit aujourd'hui fortement l'espoir d'une reprise rapide des

om nog verder te gaan in de reflectie en om proactief de beslissingen te nemen die zullen bijdragen tot een vermindering van de milieugevolgen (lawaai, vervuiling, energie-impact, ...) die de activiteiten van deze sector kunnen hebben op onze leefomgeving.

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

Ik zal de eerste twaalf maanden van het bestaan van deze federale regering besteden aan het identificeren van de verschillende oplossingen die moeten worden uitgevoerd en het opstellen van een actieplan.

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

Actualisering van het Skeyes-beheerscontract

In overeenstemming met de Europese wetgeving bepaalt het beheerscontract van Skeyes, onze luchtverkeersleider, dat de financiering van de onderneming hoofdzakelijk moet worden verzekerd door middel van vergoedingen die rechtstreeks worden gefactureerd aan de bedrijven die gebruik maken van de Belgische luchthavens en luchtcorridors, en subsidiair door middel van "andere inkomsten" (d.w.z. met name subsidies van de overheid).

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

Om skeyes de nodige liquiditeit te verschaffen ter garantie van een goede werking en in afwachting van de hervatting van het verkeer dat door de internationale instanties (waaronder euroCONTROL) voor het einde van dit jaar was aangekondigd, werd een eerste steunplan opgesteld en uitgevoerd door de vorige federale regering. Een tweede golf van COVID-19-besmettingen vermindert nu sterk de hoop op een snelle hervatting van

activités. La situation financière de skeyes risque donc de redevenir préoccupante dans les prochains mois. Un suivi attentif devra être envisagé.

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

Dans le même ordre d'idée, tel que le prévoit l'accord de gouvernement, une étude sera initiée afin d'analyser les scénarii de transformation de skeyes en une S.A. de droit public telle que la direction de l'entreprise en a émis le souhait.

Adaptation de la DGTA aux nouveaux enjeux aériens

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

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

Que ce soit au niveau de sa structure, de son organisation, du nombre de ressources humaines et des moyens mis en œuvre, la DGTA devra vivre une véritable transformation dans la continuité des audits précédemment menées. Les premiers travaux seront mis en route lors de ces douze premiers mois.

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

Aviation légère

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

de activiteiten. De financiële situatie van skeyes zal de komende maanden dus waarschijnlijk weer zorgwekkend worden. Zorgvuldig toezicht moet worden overwogen.

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

In dezelfde geest, zoals voorzien in het regeerakkoord, zal een studie worden uitgevoerd om de scenario's te analyseren voor de omvorming van skeyes tot een NV van publiek recht, zoals het management van de onderneming de wens heeft geuit.

Aanpassing van de DGLV aan de nieuwe luchtvaartkwesties

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

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

Wat de structuur, de organisatie, het aantal personeelsleden en de ingezette middelen betreft, zal het DGLV een echte transformatie moeten ondergaan in verderzetting van de eerder uitgevoerde audits. De eerste werken worden in deze eerste twaalf maanden gestart.

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

Lichte luchtvaart

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

de nouveaux concepts. Elles génèrent aussi une activité économique non négligeable.

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

Sureté

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

4. Navigation fluviale

Mettre en place une culture de la sécurité

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

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

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

Navigation de plaisance

La navigation de plaisance est une activité de loisir qui a une importance économique mais qui comporte

nouveaux technologieën en concepten. Zij genereren ook een aanzienlijke economische activiteit.

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

Veiligheid

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

4. Binnenvaart

Uitbouw van een veiligheidscultuur

Er zal gepaste aandacht worden besteed aan de verdere uitbouw van een veiligheidscultuur van de Belgische maritieme infrastructuur in de brede zin. In het bijzonder voor de binnenvaart zal onderzocht worden hoe de beveiligingsmaatregelen voor de zeevaart ook kunnen toegepast worden op de binnenvaart. Dat alles in samenspraak met de belanghebbenden (stakeholders) in goed overleg waartoe de NAMB (Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging) het wettelijk omkaderde forum is.

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

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

Pleziervaart

Pleziervaart is een vrijetijdsbesteding met een economisch belang maar ook met een aspect van veiligheid op

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

a. Mise en oeuvre de tests pratiques pour la navigation de plaisance et reconnaissance des centres de tests pratiques.

b. Dispositions concernant les canoés et les kayaks;

c. lancement d'une étude sur l'importance et l'évolution économiques (market intelligence)¹⁵ de la navigation de plaisance / des sports nautiques en Belgique (en collaboration avec la PCN). Il s'agit de l'actualisation d'une étude datant de 2006 (il y a 15 ans) et réalisée par Nautibel.

d. Sensibilisation (campagnes) aux nouvelles règles en combinaison avec leur mise en application.

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

Le SPF Mobilité et Transport poursuivra le développement du système d'amendes administratives. Tant la sécurité que la sûreté sont aujourd'hui davantage une "unique selling proposition" qu'une charge. Quelque 1 100 contrôles annuels sont effectués actuellement dans la navigation de plaisance (navigations maritime et fluviale réunies).

Étude sur l'économie circulaire maritime

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

Nous faisons par exemple référence au recyclage des bateaux de plaisance de manière juridiquement structurée et encadrée, de préférence au niveau du Benelux ou de l'Union européenne. De nombreux anciens bateaux de plaisance, obsolètes et inutilisés, défigurent les ports de plaisance belges. Il arrive même que des navires soient délibérément coulés. La plupart sont en plastique

zee, op de binnenwateren en het milieu. De hervorming van de pleziervaart nadert zijn sluitstuk. Enkele zaken zullen in 2021 nog worden uitgevoerd om tegen het einde van dat jaar een volledige wettelijke omkadering op een hedendaagse leest geschoeid te hebben.

a. Implementeren van de praktijktesten pleziervaart en de erkenning van praktijktestcentra;

b. regeling voor kano's en kajaks;

c. starten van een studie naar het economische belang en evolutie (market intelligence) van de pleziervaart/watersport in België (in samenwerking met het FOP). Dit is een actualisatie van een studie in 2006 (15j geleden) gedaan door Nautibel;

d. Sensibilisering (campagnes) van de nieuwe regels in combinatie met handhaving.

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

Fod Mobiliteit en Vervoer zal het systeem van administratieve boetes verder uitbouwen. Veiligheid en beveiliging zijn vandaag eerder een "unique selling proposition" dan wel een last. Vandaag gebeuren er in de pleziervaart (zee- en binnenvaart samen) ongeveer 1 100 controles per jaar.

Studie maritieme circulaire economie

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

Een voorbeeld hiervan is de recyclage van pleziervaartuigen op een gestructureerde en wettelijk gekaderde wijze, bij voorkeur op niveau van Benelux of van de Europese Unie. Heel wat oude, versleten en ongebruikte pleziervaartuigen ontsieren de Belgische jachthavens. Soms worden vaartuigen opzettelijk tot zinken gebracht. De meeste zijn vervaardigd uit kunststoffen (harde

(plastiques durs) et peuvent contribuer à la pollution des mers par les microplastiques. La Belgique souhaite développer un système de cotisation de recyclage grâce auquel il serait possible de financer un recyclage ordonné de ces navires. Et la Belgique souhaite, avec ce projet, amener le sujet sur la table du forum européen.

Numérisation: nouveau guichet unique/base de données navigation

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

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

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

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

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

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

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

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

f. Numérisation du Registre Naval belge.

plastics) en kunnen bijdragen tot verontreiniging van de zee met microplastics. België wil een systeem uitwerken van recyclagebijdrage van waaruit een ordentelijke recyclage van dergelijke vaartuigen kan worden gefinancierd. Met deze uitwerking wil België het onderwerp op het Europese forum aanbrengen.

Digitalisering: Nieuw Enig Loket/scheepvaartdatabank

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

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

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

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

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

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

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

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

f. Digitalisering Belgisch Scheepsregister.

Numérisation: Brevets de qualification maritime

a. *Introduire un système de badges pour les différents domaines*

International

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

Navigation fluviale dans le Code belge de la navigation

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

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

Un arrêté royal mettra en oeuvre l'obligation d'enregistrer certains types de bateaux de navigation intérieure dans le Registre Naval belge. Ainsi le Registre Naval belge pourra-t-il évoluer jusqu'à devenir une source authentique de propriété et de droits réels sur l'ensemble des navires belges.

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

Digitalisering: vaarbevoegdheidsbewijzen

a. *Badgesysteem invoeren voor de verschillende domeinen*

Internationaal

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

Binnenvaart in het Belgisch Scheepvaartwetboek

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

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

In een koninklijk besluit zal uitvoering gegeven worden aan de verplichting om bepaalde types van binnenvaartschepen te boek te stellen bij het Belgisch Scheepsregister. Op die manier kan het Belgisch Scheepsregister verder evolueren naar een authentieke bron voor de eigendom van en de zakelijke rechten op alle Belgische schepen.

De minister van mobiliteit,

Georges GILKINET