

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

29 octobre 2021

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE (*)

Mobilité

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

29 oktober 2021

BELEIDSNOTA (*)

Mobiliteit

Voir:

Doc 55 **2294/ (2021/2022):**

001: Liste des notes de politique générale.
002 à 011: Notes de politique générale.

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

Zie:

Doc 55 **2294/ (2021/2022):**

001: Lijst van beleidsnota's.
002 tot 011: Beleidsnota's.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

05558

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

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkorting bij de numering 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 toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

La mobilité est une liberté

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE 2022

La mobilité est une liberté. Et ces derniers mois, nous nous en sommes toutes et tous rendu compte. Durant la pandémie et au lendemain de graves inondations, nous avons réalisé à quel point cette liberté est importante pour l'ensemble des citoyens, des familles, des travailleurs, des entreprises. Être acteur de sa mobilité, pouvoir se déplacer en fonction de ses besoins, pour accéder à l'éducation, à la formation, à la culture, au travail, à la société. Être libre, tout simplement.

Les terribles inondations qui ont frappé la Belgique cet été 2021 resteront gravées dans nos mémoires, avec plus de quarante victimes et, au-delà des dégâts très lourds à des centaines de maisons d'habitation, des effets désastreux sur les voies de communications, que ce soit nos routes, nos voies de chemin de fer ou nos voies navigables, sur de trop nombreux bâtiments publics, illustrant et renforçant les inégalités sociales et environnementales. Malheureusement, de telles catastrophes risquent de se reproduire. En août 2021, le sixième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) confirmait que le réchauffement de la planète de plus de 1,5 degré sera atteint bien plus tôt que prévu. Plus de deux cents revues médicales ont lancé un appel à une action urgente face à la crise climatique. La COP26 de Glasgow sera indéniablement décisive.

Face au dérèglement climatique, nous sommes toutes et tous ministres du Climat, nous devons nous engager dans la mise en œuvre de solutions urgentes et fortes qui sont nécessaires. En tant que ministre de la Mobilité, je m'engage à agir aujourd'hui pour réduire les coûts environnementaux de nos déplacements demain. Mes actions politiques en 2022 répondront à cet objectif commun.

Le transport en Belgique est en effet la source de 30 % de nos émissions de gaz à effet de serre. Les défis sont donc énormes et l'inaction n'est plus une option. C'est ensemble que nous travaillons à un changement de modèle pour toutes les citoyennes et tous les citoyens. Mais c'est aussi et surtout pour les générations futures que nous agissons aujourd'hui, afin qu'elles puissent vivre de manière digne et choisir la mobilité la plus adaptée à leurs besoins, en toute liberté et dans le respect de leur droit à une offre de service public accessible, de qualité, efficace et respectueuse de l'environnement.

Mobiliteit is een vrijheid

BELEIDSNOTA 2022

Mobiliteit is een vrijheid. De laatste maanden hebben we dat allemaal erg duidelijk ondervonden. Tijdens de pandemie en in de nasleep van de zware overstromingen beseften we hoe belangrijk die vrijheid is voor alle burgers, gezinnen, werknemers en ondernemingen. Je eigen mobiliteit kunnen regelen, je kunnen verplaatsen volgens je eigen behoeften, om toegang te hebben tot onderwijs, opleiding, cultuur, werk, de samenleving. Gewoonweg vrij zijn.

De verschrikkelijke overstromingen die België in de zomer van 2021 hebben getroffen, zullen in ons geheugen gegrift blijven, met meer dan veertig slachtoffers en, naast de enorme schade aan honderden woningen, rampzalige gevolgen voor de verbindingswegen, of het nu onze wegen, spoorwegen of waterwegen zijn, en voor al te veel openbare gebouwen. Dit heeft de sociale en ecologische ongelijkheden aangetoond en nog versterkt. Helaas zullen rampen van die omvang zich waarschijnlijk opnieuw voordoen. In augustus 2021 bevestigde het zesde evaluatierapport van de Intergouvernementele Werkgroep inzake Klimaatverandering (IPCC: *Intergovernmental Panel on Climate Change*) dat de opwarming van de aarde met meer dan 1,5 °C veel vroeger zal worden bereikt dan verwacht. Meer dan tweehonderd medische tijdschriften hebben opgeroepen tot dringende maatregelen om de klimaatcrisis het hoofd te bieden. De COP26 van Glasgow zal ongetwijfeld van doorslaggevend belang zijn.

In het licht van de klimaatverstoring zijn wij allemaal minister van Klimaat, wij moeten ons inzetten voor de uitvoering van de noodzakelijke dringende en krachtige oplossingen. Als minister van Mobiliteit verbind ik me ertoe vandaag te handelen om de milieukosten van onze verplaatsingen van morgen terug te dringen. Mijn beleidsacties in 2022 zullen aan die gemeenschappelijke doelstelling beantwoorden.

Het vervoer in België is immers de bron van 30 % van onze broeikasgasemissies. We staan dus voor enorme uitdagingen. Niets doen is niet langer een optie. Samen werken wij aan een verandering van onze gewoontes voor alle burgers. Maar het is ook en vooral voor de toekomstige generaties dat wij vandaag in actie komen, zodat zij in alle vrijheid en met respect voor hun recht op een toegankelijke, kwaliteitsvolle, efficiënte en milieuvriendelijke openbare dienstverlening een waardig leven kunnen leiden en de mobiliteit kunnen kiezen die het best is afgestemd op hun behoeften.

Comme je l'ai indiqué dans la Note de Politique Générale 2021, mon action en tant que ministre de la Mobilité est guidée par deux axes stratégiques, intimement liés: d'une part, réduire l'impact environnemental des déplacements par une diminution des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport et, d'autre part, faire de la mobilité une liberté, permettant à toutes les citoyennes et tous les citoyens de faire le choix de leur propre mobilité, en ayant la possibilité de combiner plusieurs modes de déplacement (train, bus, tram, vélo, trottinette, marche, voiture, partagée ou non, moto, ...).

Les principes généraux suivants inspireront mon action en 2022, comme ils l'ont guidée en 2021:

Se projeter ensemble, construire dès maintenant une mobilité durable

Le secteur de la mobilité évolue rapidement, avec le développement de nouvelles technologies et techniques, d'innovations susceptibles de nous aider à faire face aux défis sociaux, économiques et environnementaux. Pour anticiper les mutations, il est important de continuer à développer, ensemble, une réflexion novatrice et prospective sur la mobilité de demain. C'est pourquoi je poursuivrai le travail et le dialogue avec les organes d'avis (le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires, le Conseil fédéral du développement durable, le Conseil national du travail, le Conseil central de l'économie, etc.), avec les parties prenantes (acteurs sociaux, économiques, environnementaux, entreprises publiques, navetteurs, etc.) et avec les entités fédérées (les sociétés régionales de transport public et mes collègues ministres en charge de la Mobilité dans les Région Flamande, Wallonne et de Bruxelles-Capitale) tant sur la Vision 2040 relative à l'évolution du rail que sur les autres défis de la mobilité à affronter.

La participation permet à chacune et chacun de partager son expérience quotidienne, de faire bénéficier les autres de son expertise et d'être acteur de sa mobilité. Enrichie par l'intelligence collective, elle permet de construire des réponses collectives aux défis de la mobilité naturellement complexes et davantage sans doute dans notre État fédéral, au cœur de l'Europe. Cette culture participative sera bien au centre de mon action, à travers, par exemple, les États généraux de la sécurité routière et la Plateforme de concertation autour des nuisances sonores et environnementales liées aux activités de l'aéroport de Bruxelles-National, qui associeront un maximum d'acteurs.

Zoals ik in de Algemene Beleidsnota 2021 heb aangegeven, wordt mijn optreden als minister van Mobiliteit geleid door twee strategische krachtlijnen, die nauw met elkaar verbonden zijn: enerzijds de milieu-impact van de verplaatsingen verminderen door de uitstoot van broeikasgassen in de vervoerssector te verlagen, en anderzijds van mobiliteit een vorm van vrijheid maken door alle burgers de kans te bieden hun eigen mobiliteit te kiezen, waarbij ze de mogelijkheid krijgen verschillende vervoerswijzen te combineren (trein, bus, tram, fiets, step, te voet, (deel)auto, motor, ...).

De volgende algemene beginselen zullen, net als in 2021, de leidraad vormen voor mijn optreden in 2022:

Samen plannen maken, zonder dralen werken aan duurzame mobiliteit

De mobiliteitssector evolueert snel, met de ontwikkeling van nieuwe technologieën en technieken, innovaties die ons kunnen helpen om de sociale, economische en milieu-uitdagingen het hoofd te bieden. Om te kunnen anticiperen op de veranderingen is het van belang samen te blijven werken aan een vernieuwende en toekomstgerichte denkoefening over de mobiliteit van morgen. Daarom zal ik het werk en de dialoog voortzetten met de adviesorganen (het Raadgevend Comité van de treinreizigers, de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling, de Nationale Arbeidsraad, de Centrale Economische Raad, ...), met de stakeholders (sociale, economische en milieu-actoren, overheidsbedrijven, pendelaars ...) en met de gefedereerde entiteiten (de gewestelijke openbaarvervoermaatschappijen en mijn collega-ministers bevoegd voor Mobiliteit in het Vlaams, Waals en Brussels Hoofdstedelijk Gewest) over de Visie 2040 betreffende de evolutie van de spoorwegen en over de andere mobiliteitsuitdagingen die moeten worden aangegaan.

Participatie biedt iedereen de kans zijn dagelijkse ervaringen te delen, anderen te laten profiteren van zijn deskundigheid en een rol te spelen in zijn eigen mobiliteit. Dankzij de inbreng van collectieve intelligentie maakt zij het mogelijk collectieve antwoorden te formuleren op de uitdagingen van de mobiliteit, die van nature complex zijn, en waarschijnlijk nog complexer in onze Federale Staat in het hart van Europa. Die participatieve cultuur zal centraal staan in mijn optreden, bijvoorbeeld via de Staten-Generaal voor Verkeersveiligheid en het Platform voor Overleg over geluids- en milieuhinder in verband met de activiteiten van de luchthaven Brussel-Nationaal, waarbij zoveel mogelijk belanghebbenden zullen worden betrokken.

Je souhaite également poursuivre sur la voie du dialogue et du partenariat constructif noué avec le SPF Mobilité et Transports depuis un an. Son nouveau contrat d'administration 2021-2023 est le résultat d'une concertation riche avec ma cellule stratégique. Il permettra de développer une planification stratégique et un pilotage efficace pour progresser vers la mobilité de demain, et pour faire réellement de notre mobilité une liberté pour chacune et chacun. L'expertise de l'administration publique est essentielle pour mener à bien nombre de dossiers, dans le respect des procédures et des délais, comme pour en assurer la continuité dans le temps.

Construire la mobilité au cœur d'une vision inspirée par le développement durable

Les actions que j'ai programmées, en tant que ministre de la Mobilité, et en synergie avec l'ensemble de mes collègues du gouvernement fédéral, contribuent à réaliser plusieurs Objectifs de développement durable (ODD) des Nations-Unies. Dans une telle perspective, la mobilité offre des opportunités pour bâtir une société solidaire et résiliente.

Ma politique fera référence aux trois piliers du développement durable:

— **la dimension sociale** (*People*), à travers des projets défendant une mobilité collective, accessible, attentive aux inégalités de genre, soucieuse des personnes les plus vulnérables, des personnes à mobilité réduite (PMR), en intégrant le principe du *Leave No One Behind*, entre autres via des mesures reprises dans le Plan d'action fédéral handicap 2021-2024;

— **la dimension économique** (Prospérité), par le biais d'une mobilité performante, avec des entreprises publiques (SNCB, Infrabel, skeyes) et des partenaires (Vias) efficaces, prêts à répondre aux défis qui nous attendent, à l'écoute des usagers et disposant d'outils de management de qualité et d'indicateurs de performance;

— **la dimension environnementale** (Planète, paix et partenariats) s'inscrit au cœur de ma politique pour une transition durable dans les secteurs ferroviaire, aérien et de la multimodalité.

Ma politique contribuera activement à la poursuite des ODD 3 (Bonne santé et bien-être), en cherchant à diminuer le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route (sous-objectif 3.6), mais aussi en favorisant la pratique quotidienne du vélo. Le shift modal vers le train impactera également indirectement

Ik zou ook graag de dialoog en het constructieve partnerschap dat wij een jaar geleden zijn aangegaan met de FOD Mobiliteit en Vervoer, willen voortzetten. Zijn nieuwe bestuurscontract voor 2021-2023 is het resultaat van uitgebreid overleg met mijn strategische cel. Het zal de ontwikkeling van een strategische planning en een doeltreffende sturing mogelijk maken om zo stappen te zetten in de richting van de mobiliteit van morgen en om van onze mobiliteit echt een vrijheid voor iedereen te maken. De deskundigheid van de overheid is van essentieel belang voor de succesvolle afhandeling van talrijke dossiers in overeenstemming met de procedures en termijnen, alsook voor het verzekeren van continuïteit in de tijd.

Bouwen aan mobiliteit vanuit een visie geïnspireerd door duurzame ontwikkeling

De acties die ik als minister van Mobiliteit en in synergie met al mijn collega's van de federale regering heb gepland, dragen bij tot de verwezenlijking van meerdere Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen (SDG's) van de Verenigde Naties. In dit perspectief biedt mobiliteit kansen om een solidaire en veerkrachtige samenleving op te bouwen.

Mijn beleid zal aanleunen bij de drie pijlers van duurzame ontwikkeling:

— **de sociale dimensie** (Mensen), via projecten ter bevordering van collectieve, toegankelijke mobiliteit, met aandacht voor genderongelijkheden, bekommerd om de meest kwetsbaren, personen met beperkte mobiliteit (PBM), door het integreren van het beginsel *Leave No One Behind*, onder meer via maatregelen die zijn opgenomen in het Federaal Actieplan Handicap 2021-2024;

— **de economische dimensie** (Welvaart), via een efficiënte mobiliteit, met overheidsbedrijven (NMBS, Infrabel, skeyes) en partners (Vias) die efficiënt zijn, klaar om de uitdagingen aan te gaan die ons te wachten staan, met aandacht voor de behoeften van de gebruikers en met tools voor kwaliteitsbeheer en prestatie-indicatoren;

— **de milieudimensie** (Planeet, Vrede en Partnerschappen), die centraal staat in mijn beleid voor een duurzame transitie in de sectoren van het spoorverkeer, de luchtvaart en de multimodaliteit.

Mijn beleid zal actief bijdragen aan het nastreven van SDG 3 (Goede gezondheid en welzijn), door te streven naar een vermindering van het aantal doden en gewonden als gevolg van verkeersongevallen (subdoelstelling 3.6), maar ook door in te zetten op dagelijks fietsgebruik. De modal shift naar de trein zal ook een indirect effect

la qualité de l'air en réduisant le nombre de véhicules (voitures et camions) sur les routes (sous-objectif 3.9).

De par l'attention portée à la sécurité des travailleurs, ma politique répondra à l'ODD 8 (Travail décent et croissance économique), et plus particulièrement le sous-objectif 8.8.

Mon action politique aura un impact positif sur l'ODD 9 (Industrie, innovation et infrastructure), avec la mise en place d'une infrastructure ferroviaire de qualité, fiable, durable et résiliente, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain (sous-objectif 9.1). Je serai également attentif à promouvoir et à utiliser les évolutions technologiques permettant de rendre les infrastructures plus durables (sous-objectif 9.4).

Plusieurs mesures décrites dans ma note de politique générale auront une contribution directe et positive sur l'ODD 11 (villes et communautés durables), avec le développement d'un système de transport sûr, accessible à toutes et à tous, viable (sous-objectif 11.2 et 11.7).

Je contribuerai également à l'atteinte de l'ODD12 (Consommation et production responsables, établir des modes de consommation et de production durables), en collaboration avec la SNCB et Infrabel, au travers des contrats de service et de performance afin de permettre une utilisation rationnelle des ressources (sous-objectifs 12.2), ainsi qu'au travers de ma politique en matière de navigation de plaisance et d'économie circulaire (sous-objectif 12.5).

Plusieurs axes structurants de ma politique valorisant le report modal vers le train mais aussi vers le vélo permettront d'avoir un impact positif sur les ODD 13 (Lutte contre le réchauffement climatique).

Enfin, le développement de dispositifs de participation citoyenne et de consultation des parties prenantes que j'ai programmé et mis à l'agenda de ma politique de mobilité vont renforcer le développement de l'ODD 16 (paix, justice, institutions efficaces, en particulier le sous-objectif 16.7). Les différentes réformes en cours avec les entreprises publiques SNCB et Infrabel visant à développer leur efficacité auront un impact en particulier concernant le sous-objectif 16.6.

L'Europe, un levier pour accélérer le mouvement

Le "Green Deal" de la Commission européenne et le Plan de Relance et de Résilience de l'Union européenne

hebben op de luchtkwaliteit door een vermindering van het aantal voertuigen (auto's en vrachtwagens) op de weg (subdoelstelling 3.9).

Door de nadruk te leggen op de veiligheid van werknemers zal mijn beleid bijdragen aan SDG 8 (waardig werk en economische groei), en meer in het bijzonder subdoelstelling 8.8.

Mijn beleidsinspanningen zullen een positieve impact hebben op SDG 9 (Industrie, innovatie en infrastructuur), door werk te maken van een kwalitatieve, betrouwbare, duurzame en veerkrachtige spoorweginfrastructuur, ter ondersteuning van de economische ontwikkeling en het menselijk welzijn (subdoelstelling 9.1) Ik zal ook aandacht besteden aan de bevordering en het gebruik van technologische ontwikkelingen om de infrastructuur duurzamer te maken (subdoelstelling 9.4).

Verscheidene in mijn algemene beleidsnota beschreven maatregelen zullen een directe en positieve bijdrage leveren aan SDG 11 (Duurzame steden en gemeenschappen), met de ontwikkeling van een veilig, voor iedereen toegankelijk en duurzaam vervoerssysteem (subdoelen 11.2 en 11.7).

In samenwerking met de NMBS en Infrabel zal ik ook mijn schouders zetten onder SDG 12 (Verantwoorde consumptie en productie, verzekeren van duurzame consumptie- en productiepatronen), via dienstverlenings- en prestatiecontracten om een efficiënt gebruik van de hulpbronnen mogelijk te maken (subdoelstelling 12.2), en via mijn beleid inzake pleziervaart en kringlooeconomie (subdoelstelling 12.5).

Verschillende structurerende assen van mijn beleid ter bevordering van de modal shift naar de trein maar ook naar de fiets, zullen een positieve impact mogelijk maken op SDG 13 (Klimaatactie).

Ten slotte zal de ontwikkeling van mechanismen voor burgerparticipatie en stakeholderconsultatie, die ik heb gepland en op de agenda van mijn mobiliteitsbeleid heb geplaatst, de ontwikkeling versterken van SDG 16 (Vrede, veiligheid en sterke publieke diensten) met name subdoelstelling 16.7. De verschillende lopende hervormingen bij de overheidsbedrijven NMBS en Infrabel om hun efficiëntie te ontwikkelen, zullen met name een invloed hebben op subdoelstelling 16.6.

Europa, een hefboom om de beweging aan te zwengelen

De "Green Deal" van de Europese Commissie en het Plan voor Herstel en Veerkracht van de Europese Unie

confirment des engagements forts en matière de transition sociale, économique et environnementale. L'année européenne du Rail, au cours de cette année 2021, décidée par la Commission Européenne illustre également la dimension internationale de nos défis en matière ferroviaire. La présidence belge du Conseil de l'Union européenne en 2024 approchant à grands pas, ma cellule stratégique et mon administration se prépareront pour assumer nos responsabilités et porter nos priorités au cœur de l'Union. J'intensifierai les contacts avec mes homologues des 26 autres États membres et avec les représentants des institutions européennes pour préparer les six mois intenses de présidence. C'est un rendez-vous historique, pour concrétiser des avancées pour l'ensemble des citoyennes et des citoyens belges et européens. D'ici là, je défendrai, notamment lors des Conseils européens du Transport et dans d'autres lieux d'échanges européens et internationaux, la position ambitieuse et volontariste de la Belgique en matière de mobilité, qui rencontre les objectifs climatiques, en soutenant et en organisant le transfert modal vers les moyens de transport les moins polluants.

1. Le rail comme colonne vertébrale des déplacements durables

Un réseau ferroviaire performant structurant un écosystème de mobilité durable

Les inondations de cet été ont rendu 25 lignes ferroviaires temporairement impraticables. Mais dès le lendemain, les moyens humains et financiers ont été dégagés pour remettre le réseau en état en un temps record. Je remercie chaleureusement les équipes et les gestionnaires d'Infrabel pour avoir été si efficaces dans les travaux de reconstruction, tout comme celles de la SNCB pour avoir assuré la continuité du service ferroviaire. Ces cheminotes et cheminots font l'honneur du rail belge!

La solidarité et le professionnalisme des équipes de la SNCB et d'Infrabel se sont également manifestés au quotidien lors de la pandémie du COVID-19 et suite aux conséquences sur le réseau des inondations du mois de juillet. Je salue ici l'ensemble du personnel des entreprises publiques qui a réalisé un travail de grande qualité et qui a fourni des efforts importants pour maintenir la continuité du service public. Nous devons continuer à valoriser les capacités et les compétences de nos cheminots mais aussi permettre l'adaptation de leurs métiers aux évolutions en cours dans le secteur ferroviaire (évolution technologique, digitalisation, etc.), comme c'est le cas avec des outils remarquables comme l'Infrabel Academy. Nos entreprises ferroviaires sont des employeurs modernes et attractifs et doivent le rester.

bekrachten het sterke engagement voor een sociale, economische en ecologische transitie. Het door de Europese Commissie uitgeroepen Europees jaar van het Spoor in 2021 illustreert ook de internationale dimensie van onze uitdagingen op het vlak van het spoorverkeer. Nu het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie in 2024 snel naderbij komt, zullen mijn strategische cel en mijn administratie zich voorbereiden om onze verantwoordelijkheden op te nemen en onze prioriteiten centraal te stellen binnen de Unie. Ik zal de contacten met mijn ambtgenoten in de andere 26 lidstaten en met vertegenwoordigers van de Europese instellingen opdrijven om de intensieve zes maanden van het voorzitterschap alvast voor te bereiden. Dit is een historische afspraak, om concrete vooruitgang te boeken voor alle Belgische en Europese burgers. Ondertussen zal ik, met name op de Europese Raden van het Vervoer en in andere Europese en internationale fora, het ambitieuze en proactieve standpunt van België inzake mobiliteit verdedigen, dat beantwoordt aan de klimaatdoelstellingen, door de modal shift naar de minst vervuilende transportmiddelen te ondersteunen en te organiseren.

1. Het spoor als ruggengraat van duurzame verplaatsingen

Een efficiënt spoorweginet als structuur voor een duurzaam mobiliteitsecosysteem

De overstromingen van deze zomer hebben 25 spoorlijnen tijdelijk onbruikbaar gemaakt. Maar de volgende dag al werden personele en financiële middelen beschikbaar gesteld om het netwerk in recordtempo te herstellen. Ik zou de teams en de managers van Infrabel hartelijk willen bedanken voor hun efficiëntie bij de heropbouw, alsook de mensen van de NMBS voor het verzekeren van de continuïteit van de spoorverbinding. Deze spoorwegvrouwen en -mannen zijn de trots van de Belgische spoorwegen!

De solidariteit en het professionalisme van de NMBS- en Infrabel-teams kwamen ook dagelijks tot uiting tijdens de coronapandemie en naar aanleiding van de gevolgen op het net door de overstromingen van juli. Ik breng hierbij hulde aan alle personeelsleden van de overheidsbedrijven, die geweldig werk hebben geleverd en zich grote inspanningen hebben getroost om de continuïteit van de openbare dienstverlening te waarborgen. We moeten de vaardigheden en competenties van onze spoorwegmensen blijven ontwikkelen, maar ook inzetten op de afstemming van hun jobs op de veranderingen die zich in de spoorwegsector voordoen (technologische ontwikkelingen, digitalisering, enz.), zoals het geval is met opmerkelijke tools zoals de Infrabel Academy. Onze spoorwegondernemingen zijn moderne en aantrekkelijke

Grâce au soutien financier que leur a accordé le gouvernement, des mesures difficiles telle que le chômage économique ont pu être évitées. Mais les défis liés à l'épidémie du COVID-19 restent présents. En 2021, des efforts budgétaires substantiels ont été réalisés sous la forme de subventions complémentaires pour soutenir la SNCB et Infrabel face aux pertes de revenus consécutives à la pandémie. Les effets durables de celle-ci sur la mobilité devront continuer à faire l'objet de notre attention. Un des enjeux majeurs sera l'augmentation du télétravail. C'est pour cette raison que nous développerons plusieurs initiatives concrètes comme le projet d'abonnement à temps partiel Flexabo, avec l'objectif de répondre à de nouveaux besoins et de toucher de nouveaux publics.

Lors de la présentation de la Note de Politique Générale 2021, j'ai insisté sur le fait qu'un système ferroviaire qui fonctionne bien constitue la colonne vertébrale du système de mobilité dans son ensemble. À cette fin, l'infrastructure doit être correctement entretenue afin que le réseau soit toujours dans un état performant. L'infrastructure (réseaux et gares) doit par ailleurs être adaptée et modernisée afin de pouvoir répondre aux demandes actuelles et futures de transport de passagers et de fret. Après de trop nombreuses années de désinvestissement, les travaux nécessaires à réaliser ne sont que partiellement finançables via les habituelles subventions annuelles d'investissement d'Infrabel et de la SNCB. C'est pourquoi, en 2021, nous avons mis sur pied le Plan Boost pour le rail et préparé des dossiers solides qui nous ont permis d'obtenir 365 millions supplémentaires dans le cadre du Plan pour la Reprise et la Résilience (PRR).

Infrabel et la SNCB ont déjà pu accélérer les travaux d'entretien et de renouvellement les plus urgents courant 2021, voire en achever d'autres, augmentant de la sorte la performance, la sécurité et l'accessibilité de l'ensemble du réseau ferroviaire. Cet effort sera prolongé en 2022, dans le sens où les entreprises ferroviaires SNCB et Infrabel continueront à s'appuyer sur les lignes tracées en 2021. Concrètement, il s'agit de réaliser les travaux d'entretien, de rénovation et d'extension nécessaires du réseau pour conserver et améliorer les voies ferrées, pour permettre un trafic ferroviaire sûr et de qualité pour les voyageurs et les marchandises, pour assurer une meilleure accessibilité aux voyageurs et favoriser la multimodalité, pour soutenir et développer le fret ferroviaire, pour digitaliser la gestion de l'offre et pour élargir progressivement l'offre ferroviaire (avec des trains plus tôt le matin, plus tard le soir, en semaine comme pendant les week-ends). Ces investissements sont utiles et indispensables pour atteindre nos objectifs climatiques et économiques, un euro investi dans le rail

werkgevers en moeten dat ook blijven. Dankzij de financiële steun die ze van de regering hebben ontvangen, konden moeilijke maatregelen zoals economische werkloosheid worden vermeden. Maar de uitdagingen van de corona-epidemie zijn nog niet van de baan. In 2021 zijn aanzienlijke budgettaire inspanningen geleverd in de vorm van extra subsidies om de NMBS en Infrabel te steunen in het licht van de inkomstenderving ten gevolge van de pandemie. De aanhoudende gevolgen hiervan voor de mobiliteit moeten blijvend onze aandacht vergen. Een van de voornaamste kwesties zal de toename van het telewerk zijn. Het is om die reden dat wij verschillende concrete initiatieven zullen ontwikkelen, zoals het proefproject van het deeltijds abonnement Flexabo, met als doel om aan nieuwe behoeften te beantwoorden en nieuwe doelgroepen te bereiken.

Bij de presentatie van de Algemene Beleidsnota 2021 heb ik benadrukt dat een goed functionerend spoorwegsysteem de ruggengraat vormt van het mobiliteitssysteem in zijn geheel. Daartoe moet de infrastructuur goed worden onderhouden, zodat het netwerk steeds goed presteert. De infrastructuur (netwerken en stations) moet bovendien worden aangepast en gemoderniseerd om aan de huidige en toekomstige vraag naar passagiers- en goederenvervoer te voldoen. Na al te veel jaren van desinvestering kunnen de noodzakelijke werkzaamheden slechts gedeeltelijk worden gefinancierd via de gebruikelijke jaarlijkse investeringssubsidies van Infrabel en de NMBS. Daarom hebben wij in 2021 het Boost Plan voor het spoor opgezet en sterke dossiers opgesteld, zodat we 365 miljoen euro extra konden verkrijgen in het kader van het Plan voor Herstel en Veerkracht (PHV).

Infrabel en de NMBS hebben de meest dringende onderhouds- en vernieuwingswerken in de loop van 2021 al kunnen versnellen en zelfs andere werken kunnen voltooien, waardoor de prestaties, de veiligheid en de toegankelijkheid van het hele spoorwegnet toenemen. Deze inspanning zal in 2022 worden voortgezet, in die zin dat de spoorwegmaatschappijen NMBS en Infrabel zich zullen baseren op de koers die in 2021 werd uitgetekend. Concreet betekent dit dat de nodige onderhouds-, renovatie- en uitbreidingswerkzaamheden aan het net moeten worden uitgevoerd om de sporen te onderhouden en te verbeteren, een veilig en kwaliteitsvol spoorverkeer voor reizigers en goederen mogelijk te maken, de toegankelijkheid voor reizigers te verbeteren en de multimodaliteit te bevorderen, het goederenvervoer per spoor te ondersteunen en te ontwikkelen, het beheer van het aanbod te digitaliseren en het spooraanbod geleidelijk uit te breiden (met treinen vroeger in de ochtend en later op de avond, zowel op weekdays als in het weekend). Deze investeringen zijn

rapportant trois euros de façon directe ou indirecte à notre économie.

Des moyens d'investissements supplémentaires, et complémentaires au PRR, sont indispensables. J'activerai dans les prochains mois tous les leviers possibles pour obtenir les budgets supplémentaires nécessaires pour rencontrer les ambitions que notre gouvernement poursuit pour le rail (Plan de Transition 2030, autres financements européens – *Connecting Europe Facility, Military Mobility, ...*).

Une Vision Rail 2040 pour construire un avenir ambitieux pour le rail belge

L'évolution du réseau ferroviaire belge doit être pensée en fonction des besoins réels identifiés et des potentiels à activer. Développer une vision claire du rôle que jouera le rail dans vingt ans, avec un schéma de service cible à mettre en œuvre progressivement pour accueillir tous les trafics attendus et souhaités, est la seule manière de prendre les bonnes décisions en matière d'investissements dans les prochaines années.

Les principes d'une vision à long terme pour le rail belge seront inscrits dans un texte cadre, comme le prévoit l'accord de gouvernement, afin d'assurer la cohérence des futurs plans d'investissements et contrats de gestion des entreprises publiques. Cette "Vision 2040" devra guider les décisions dès le plus court terme pour qu'elles soient pertinentes face aux enjeux et aux ambitions futurs de l'écosystème ferroviaire belge. L'adoption de cette "Vision 2040" permettra d'enclencher les études techniques pour la définition d'une offre cible (schéma de service prévisionnel pour le voyageur, le fret et l'international), qui devra guider l'évolution des investissements ferroviaires et de l'offre de trains au cours des vingt années à venir. Une étude de faisabilité technique et économique sur le modèle de l'horaire intégré relativement à sa pertinence dans la définition du schéma de service est en cours.

Le modèle de l'horaire intégré, nommé aussi modèle des nœuds de correspondance, a fait ses preuves dans des pays voisins (Suisse, Autriche, Pays-Bas, etc.) avec des résultats très encourageants. Il facilite l'intégration des réseaux de transports publics à travers le pays en multipliant les possibilités de correspondances entre trains, bus et trams, le tout dans une chaîne de déplacement fluide et confortable pour les voyageurs. D'autres approches (ex. modèle de corridors) sont aussi

nuttig en onontbeerlijk om onze klimaat- en economische doelstellingen te bereiken, aangezien één euro die in het spoor wordt geïnvesteerd, rechtstreeks of onrechtstreeks drie euro oplevert voor onze economie.

Extra investeringsmiddelen, ter aanvulling van het PHV, zijn onontbeerlijk. In de komende maanden zal ik alle mogelijke hefboomen activeren om de extra budgetten te verkrijgen die nodig zijn om de ambities van onze regering voor het spoor waar te maken (Transitieplan 2030, andere Europese financiering – *Connecting Europe Facility, Military Mobility, ...*).

Een Spoorvisie 2040 om een ambitieuze toekomst uit te bouwen voor de Belgische spoorwegen

De evolutie van het Belgische spoorwegnet moet worden uitgedacht op basis van de vastgestelde reële behoeften en het te activeren potentieel. Het ontwikkelen van een duidelijke visie op de rol die het spoor over twintig jaar zal spelen, met een beoogde dienstregeling die geleidelijk moet worden ingevoerd om al het verwachte en gewenste verkeer op te vangen, is de enige manier om in de komende jaren de juiste investeringsbeslissingen te nemen.

De beginselen van een langetermijnvisie voor het Belgische spoor zullen worden vastgelegd in een kadertekst, zoals bepaald in het regeerakkoord, teneinde de samenhang van de toekomstige investeringsplannen en beheersovereenkomsten van de overheidsbedrijven te waarborgen. Deze "Visie 2040" moet de beslissingen zo snel mogelijk sturen, zodat ze geschikt zijn in het licht van de toekomstige uitdagingen en ambities van het Belgische spoorwegecosysteem. De goedkeuring van deze Visie 2040 zal het mogelijk maken de technische studies te starten voor de vaststelling van het beoogde aanbod (vooruitgeplande dienstregeling voor passagiers-, goederen- en internationale diensten), dat als leidraad moet dienen voor de evolutie van de spoorweginvesteringen en het treinaanbod in de komende twintig jaar. Een studie is lopende over de technische en economische haalbaarheid van het geïntegreerde dienstregelingsmodel met betrekking tot zijn pertinentie in de definiëring van de dienstregeling.

Het model van de geïntegreerde dienstregeling, ook bekend als het model van de overstapknooppunten, heeft zijn deugdelijkheid al bewezen in de omliggende landen (Zwitserland, Oostenrijk, Nederland, enz.), met zeer bemoedigende resultaten. Het vergemakkelijkt de integratie van openbaarvervoernetwerken in het hele land door de mogelijke verbindingen tussen treinen, bussen en trams te vergroten in een naadloze en comfortabele verplaatsingsketen voor de reizigers. Andere benaderingen

intéressantes à considérer. La Belgique devra développer son propre modèle, qui apportera une vraie solution de mobilité à nos concitoyennes et nos concitoyens. Le report modal indispensable pour respecter nos engagements climatiques ne sera possible que si nous offrons une alternative crédible de porte à porte aux usagers, en renforçant le réseau ferroviaire et en optimisant sa complémentarité avec les autres moyens de transport.

Une gouvernance modernisée par l'adoption de nouveaux contrats

La mise en œuvre progressive de cette Vision 2040 se traduira, entre autres, par la conclusion de nouveaux contrats entre l'État et les entreprises publiques. Ceci est un enjeu majeur pour le rail belge. Comme je l'ai déjà annoncé, certaines décisions ne peuvent plus être postposées. Nous ne pouvons plus nous contenter d'avenants à des contrats de gestion signés en 2008 entre l'État belge, d'une part, la SNCB et Infrabel, d'autre part. Les attentes sont grandes, le contexte européen évolue, et les orientations à prendre doivent être définies et préparées à l'avance.

Nous sommes à un tournant important pour l'avenir du rail en Belgique. C'est là un momentum qui se présente et que nous devons saisir. Pour marquer ce tournant, nous ne parlerons plus de "contrats de gestion" mais bien de "contrats de service public" (pour la SNCB) et "de performance" (pour Infrabel).

Les travaux préparatoires à la conclusion de ces contrats ont connu un rythme soutenu en 2021. Les spécifications ont été publiées au mois d'avril 2021. Elles balisent les négociations avec les deux entreprises publiques et précisent les objectifs de mobilité à atteindre via les futurs contrats, dans la ligne de l'accord de gouvernement.

Dans la foulée de la publication de ces spécifications, une large consultation préliminaire a été menée en mai et juin 2021. Plus de 45 acteurs institutionnels et socio-économiques, des associations de voyageurs ou environnementales, des familles, des jeunes, des seniors, etc., nous ont partagé leurs points d'attention et leurs suggestions. Ma volonté est de construire un contrat solide en phase avec les attentes de la société.

Les futurs contrats doivent constituer une base solide pour l'amélioration continue des services rendus aux usagers du rail et pour le renforcement de l'offre. Le futur dialogue de performance entre les entreprises et l'État prend également forme. Le SPF Mobilité et Transports, en étroite collaboration avec les entreprises publiques,

(corridormodel) zijn ook het overwegen waard. België zal zijn eigen model moeten ontwikkelen, dat een echte mobiliteitsoplossing voor onze burgers zal bieden. De modal shift die nodig is om onze klimaatverbintenissen na te komen, is alleen mogelijk als we de gebruikers een geloofwaardig alternatief van deur tot deur bieden, door het spoorwegnet te versterken en de complementariteit met andere vervoerswijzen te optimaliseren.

Gemoderniseerde governance via de goedkeuring van nieuwe contracten

De geleidelijke uitvoering van deze Visie 2040 zal onder meer resulteren in het sluiten van nieuwe contracten tussen de Staat en de overheidsbedrijven. Dat is een grote uitdaging voor de Belgische spoorwegen. Zoals ik reeds heb aangekondigd, kunnen bepaalde beslissingen niet langer worden uitgesteld. Wij kunnen ons niet langer tevreden stellen met wijzigingen aan de beheerscontracten die in 2008 tussen de Belgische Staat enerzijds en de NMBS en Infrabel anderzijds werden ondertekend. De verwachtingen zijn hooggespannen, de Europese context is aan verandering onderhevig en de te volgen koers moet van tevoren worden bepaald en voorbereid.

We staan op een belangrijk keerpunt voor de toekomst van het spoor in België. We moeten dat momentum aangrijpen. Om deze ommekeer te markeren, spreken we niet langer van "beheerscontracten", maar van "openbardienstcontracten" (voor de NMBS) en "prestatiecontracten" (voor Infrabel).

De voorbereidende werkzaamheden voor de sluiting van deze contracten zijn in 2021 gestaag gevorderd. In april werden de specificaties gepubliceerd. Zij zetten de koers uit voor de onderhandelingen met de twee overheidsbedrijven en specificeren de mobiliteitsdoelstellingen die via de toekomstige contracten moeten worden bereikt, in overeenstemming met het regeerakkoord.

Na de publicatie van die specificaties heeft in mei en juni 2021 een brede voorafgaande raadpleging plaatsgevonden. Meer dan 45 institutionele en socio-economische actoren, reizigers- of milieuverenigingen, gezinnen, jongeren, senioren enz. hebben hun aandachtspunten en suggesties met ons gedeeld. Ik streef ernaar een solide contract op te stellen dat beantwoordt aan de verwachtingen van de samenleving.

De toekomstige contracten moeten een solide basis vormen voor de voortdurende verbetering van de dienstverlening aan de spoorweggebruikers en voor de versterking van het aanbod. Ook de toekomstige dialoog over de prestaties tussen de ondernemingen en de Staat krijgt vorm. De FOD Mobiliteit en Vervoer

a établi des recommandations précises en la matière avec l'appui d'un cabinet de conseil spécialisé.

En parallèle à la consultation, un travail conséquent a été entamé en 2021 avec les entreprises publiques. Il s'agit de fixer les contours de chaque domaine de prestation et les objectifs qui y sont associés. Il s'agit d'objectiver en parallèle les coûts et la structure des compensations publiques. Mon objectif est de définir, ensemble, des obligations de service public claires pour lesquelles une subvention publique adéquate sera octroyée.

Le calendrier est serré pour aboutir à des contrats ambitieux et réalistes. En 2022, nous entrerons dans la dernière ligne droite des négociations, où chaque partie doit être consciente de ses responsabilités, avec pour objectif d'aboutir avant la fin de l'année.

Le contrat de performance avec Infrabel 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 transport de fret, dans l'objectif de rencontrer l'ambition du gouvernement et des acteurs du secteur de doubler le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030.

Le contrat de service public avec la SNCB portera quant à lui sur le niveau attendu de service aux usagers (offre de transport, service en gare, information des voyageurs, simplification et flexibilité du système tarifaire, offres SNCB accessibles aux familles, etc.) et la trajectoire escomptée d'amélioration des performances dans le chef de la SNCB. L'objectif est de mettre en place les conditions pour une amélioration de l'efficacité du système: utilisation accrue du matériel roulant existant, meilleure adéquation de la composition des trains à la demande, optimisation des horaires pour éviter des temps en terminus non productifs, etc. Nous sommes à un moment clé pour l'avenir de la SNCB. Je veux développer plus encore le cercle vertueux déjà enclenché: davantage de trains, davantage de voyageurs, davantage de recettes, et donc davantage de moyens.

À côté des recettes, les compensations de service public devront permettre d'assurer un service de qualité dans les trains et dans les gares, mais aussi de diminuer encore leur impact sur l'environnement, par une plus

heeft, in nauwe samenwerking met de overheidsbedrijven, precieze aanbevelingen ter zake uitgewerkt met de steun van een gespecialiseerd adviesbureau.

Parallel met de raadpleging zijn in 2021 uitgebreide werkzaamheden verricht met de overheidsbedrijven. Het doel is de contouren van elk prestatiedomein en de daarmee samenhangende doelstellingen uit te tekenen. Tegelijkertijd moeten de kosten en de structuur van de overheidscompensatie objectief worden vastgelegd. Mijn doel is samen duidelijke openbaardienstverplichtingen vast te stellen waarvoor een toereikende overheids-subsidie zal worden toegekend.

We volgen een strak tijdschema om te komen tot ambitieuze en realistische contracten. In 2022 zitten we in de laatste rechte lijn van de onderhandelingen, waarbij elke partij zich bewust moet zijn van haar verantwoordelijkheden, met als doel vóór het eind van het jaar tot een succesvolle afronding te komen.

In het prestatiecontract met Infrabel zullen de verwachtingen op het gebied van de dienstverlening aan de gebruikers, het onderhoud, de vernieuwing, de beveiliging en de uitbreiding van het spoorwegnet worden vastgelegd. Een intensiever gebruik van het net zal worden bevorderd. De infrastructuurontwikkelingen zullen zodanig worden geregeld dat een stapsgewijze terbeschikkingstelling aan de gebruikers wordt bevorderd. Er zal ook specifieke aandacht worden besteed aan de bewezen operationele behoeften van het goederenvervoer, teneinde tegemoet te komen aan de ambitie van de regering en de sector om het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen.

Het openbaardienstcontract met de NMBS zal betrekking hebben op het verwachte niveau van dienstverlening aan de gebruikers (vervoersaanbod, service in het station, reizigersinformatie, vereenvoudiging en flexibiliteit van het tariefsysteem, gezinsvriendelijk NMBS-aanbod, enz.) en het verwachte traject voor de verbetering van de prestaties van de NMBS. Doel is de voorwaarden te scheppen om de efficiëntie van het systeem te verbeteren: intensiever gebruik van het bestaande rollend materieel, betere afstemming van de treinsamenstelling op de vraag, optimalisering van de dienstregeling om onproductieve tijd op eindstations te vermijden, enz. Wij bevinden ons op een sleutelmoment voor de toekomst van de NMBS. Ik wil de positieve spiraal die reeds is ingezet, verder ontwikkelen: meer treinen, meer passagiers, meer inkomsten en dus meer middelen.

Naast de inkomsten moeten de compensaties voor de openbare dienst het mogelijk maken een kwaliteitsvolle dienstverlening op de treinen en in de stations te garanderen, maar ook de impact ervan op het milieu

grande efficacité énergétique et une gestion exemplaire de la biodiversité.

Un renforcement de l'attractivité des trains au quotidien

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

Le renforcement de l'offre en décembre 2020 a pu être effectivement mis en place malgré les difficultés engendrées par la crise sanitaire. De même, à partir de décembre 2021, les voyageurs pourront bénéficier du Plan de Transport 2020-2023, comprenant une offre supplémentaire de près de 5 %, avec davantage de trains le matin, le soir et le week-end.

Je prépare aussi avec la SNCB l'évolution de l'offre qui sera attendue au-delà de décembre 2023, avec des changements plus importants encore dans les services proposés pour répondre progressivement aux ambitions poursuivies dans le cadre de la Vision 2040.

Le plan de transport suivant sera la prochaine marche vers une amélioration supplémentaire de l'offre. En fonction des conclusions de l'étude sur le modèle de l'horaire intégré, nous déterminerons comment ce prochain plan de transport pourra être envisagé comme un jalon vers l'offre de service souhaitée pour 2040.

Mon objectif sera en tout cas de renforcer la fréquence et les amplitudes de services. Les moyens de production disponibles, c'est-à-dire la capacité du 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.

Une amélioration continue de l'accessibilité aux services ferroviaires

L'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) n'a pas reçu le degré d'attention qu'elle requiert légitimement, avec des hauteurs de quais différentes selon les gares, ne correspondant pas à la hauteur du plancher des trains. Les normes sont maintenant établies mais l'adaptation de toutes les gares et des trains se fera

verder te beperken, door een grotere energie-efficiëntie en een voorbeeldig beheer van de biodiversiteit.

De treinen elke dag opnieuw aantrekkelijker maken

2040 is dan wel de horizon, maar onze burgers, onze ondernemingen en ons milieu verwachten dat de spoordiensten morgen al worden verbeterd. Het betreft een economische, sociale en ecologische dringende noodzaak.

De versterking van het aanbod in december 2020 is daadwerkelijk doorgevoerd, ondanks de moeilijkheden als gevolg van de gezondheidscrisis. Ook zullen reizigers vanaf december 2021 kunnen profiteren van het Vervoersplan 2020-2023, dat een extra aanbod van bijna 5 % omvat, met meer treinen 's ochtends, 's avonds en in het weekend.

Ik werk ook samen met de NMBS om de evolutie van de dienstverlening voor te bereiden die na december 2023 wordt verwacht, met nog ingrijpendere wijzigingen van het dienstenaanbod om geleidelijk aan de ambities in het kader van Visie 2040 waar te maken.

Het volgende vervoerplan zal de volgende stap zijn naar een verdere verbetering van het aanbod. Afhankelijk van de bevindingen van de studie over het geïntegreerde dienstregelingsmodel zullen wij bepalen hoe dit volgende vervoersplan kan worden gezien als een mijlpaal op weg naar het gewenste dienstenaanbod voor 2040.

In ieder geval zal ik ernaar streven de frequentie en het bereik van de diensten te vergroten. De beschikbare productiemiddelen, met andere woorden de capaciteit van het spoorwagennet en de beschikbaarheid van rollend materieel, moeten ten volle worden benut. Het vervoersaanbod zal bij voorrang worden versterkt, enerzijds daar waar het nog bijzonder zwak is (onder de frequentie per uur), en anderzijds daar waar de potentiële vraag reeds duidelijk tot uiting komt. Dat is het geval in de grootste agglomeraties van het land, zoals Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi, waar het S-aanbod moet worden ontwikkeld en meer bekendheid moet krijgen, met name 's avonds en in het weekend.

Voortdurende verbetering van de toegankelijkheid van de spoordiensten

De toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit heeft niet de aandacht gekregen die zij terecht vereist, met verschillende perronhoogten naargelang de stations, die niet overeenstemmen met de hoogte van de treinvloer. De normen zijn nu vastgesteld, maar de aanpassing van alle stations en treinen zal stapsgewijs

pas après pas, pour permettre d'accueillir correctement les familles avec enfants en bas âge, les personnes âgées, accidentées ou handicapées. La mobilité doit être inclusive, solidaire et accessible à chacune et à chacun; mon action s'inscrit dans le principe *Leave No One Behind*, en phase avec les Objectifs de développement durable (ODD) et est au cœur du Plan d'action fédéral handicap (2021-2024), coconstruit par l'ensemble du gouvernement sous l'égide de la ministre chargée des personnes handicapées et qui reprend plusieurs engagements en la matière.

S'il y a aujourd'hui 75 gares totalement autonomes dans notre pays, mon objectif est de tendre vers 150 gares autonomes en 2025 et 250 gares autonomes en 2030. Et les nouveaux moyens obtenus dans le cadre du conclave budgétaire 2022 (250 millions d'euros) seront affectés en partie à cet objectif. Il faut agir concrètement et dégager les moyens d'investissement nécessaires. Dès mon entrée en fonction, j'ai été très attentif à cet enjeu pour accélérer l'amélioration de la situation pour toutes les voyageuses et tous les voyageurs. La deuxième tranche de la commande des voitures à double étage "M7", validée en décembre 2020, a été adaptée pour commander des voitures à plancher bas, permettant une accessibilité de plain-pied avec les quais adaptés à 76 cm. J'ai obtenu des moyens d'investissements supplémentaires à hauteur de 25 millions d'euros (Plan Boost) pour accélérer la mise aux normes des gares et des points d'arrêt (rehaussement de quais, installation de rampes ou d'ascenseurs, parkings vélos, etc.). L'effort sera poursuivi et j'inscrirai dans les futurs contrats des entreprises ferroviaires des objectifs clairs et ambitieux en la matière. Ces améliorations, comme souligné dans la résolution du Parlement (15 avril 2021) visant à garantir l'accessibilité du service ferroviaire en Belgique, profiteront à l'ensemble des citoyennes et des citoyens, et notamment aux personnes à vélo et aux parents avec une poussette.

Des services de transport public mieux intégrés

Le transfert modal attendu, tant pour les marchandises que pour les personnes, ne pourra se réaliser que par une meilleure complémentarité des transports. La combinaison vélo-train est une des clés pour répondre aux enjeux actuels de mobilité. À mon initiative, la SNCB a présenté en juin 2021 sa stratégie "vélo-train" et des résultats concrets seront davantage visibles en 2022 et au-delà. Et, comme le vélo n'est pas une solution pour toutes et tous et à tout moment, la combinaison du train avec le bus, le métro ou le tram sera aussi rendue plus facile et plus attractive par tous les moyens.

gebeuren, zodat gezinnen met jonge kinderen, bejaarden, gewonden of personen met een handicap naar behoren kunnen worden onthaald. Mobiliteit moet inclusief, solidair en toegankelijk zijn voor iedereen; mijn actie is in overeenstemming met het *Leave No One Behind*-beginsel, sluit aan bij de Duurzame Ontwikkelingsdoelen (SDG's) en staat centraal in het Federaal Actieplan Handicap (2021-2024), dat samen is opgesteld door de hele regering onder auspiciën van de minister voor Personen met een Handicap en waarin verschillende verbintenissen op dit gebied zijn opgenomen.

Momenteel zijn er 75 volledig autonome stations in ons land, mijn doel is om te streven naar 150 tegen 2025 en 250 tegen 2030. De nieuwe middelen verkregen uit het begrotingsconclaaf voor 2022 (250 miljoen euro) zullen deels hieraan besteed worden. Er moeten concrete maatregelen worden genomen en de nodige investeringsmiddelen moeten ter beschikking worden gesteld. Vanaf mijn aantreden heb ik veel aandacht aan deze kwestie besteed omdat ik de verbetering van de situatie voor alle reizigers wilde versnellen. De tweede fase van de bestelling van dubbeldektreinen "M7", die in december 2020 werd gevalideerd, werd aangepast om rytuigen met een lage vloer te bestellen, waardoor gelijkvloerse toegankelijkheid mogelijk wordt met aangepaste perrons op 76 cm. Ik heb extra investeringsmiddelen aangebracht ten belope van 25 miljoen euro (Boost Plan) om de modernisering van stations en haltes te versnellen (perrons verhogen, hellingen of liften installeren, fietsparkings installeren, enz.). De inspanningen zullen worden voortgezet en ik zal duidelijke en ambitieuze doelstellingen op dit vlak opnemen in de toekomstige contracten van de spoorwegmaatschappijen. Deze verbeteringen, zoals uiteengezet in de resolutie van het Parlement (15 april 2021), om de toegankelijkheid van het spoorvervoer in België te verzekeren, zullen alle burgers ten goede komen, in het bijzonder mensen op de fiets en ouders met een kinderwagen.

Beter geïntegreerd openbaar vervoer

De verwachte modal shift, zowel voor goederen als voor personen, kan alleen worden bereikt door een betere complementariteit van het vervoer. De combinatie van fiets en trein is een van de sleutels om de huidige mobiliteitsuitdagingen aan te gaan. Op mijn initiatief heeft de NMBS in juni 2021 haar "fiets-trein"-strategie voorgesteld en in 2022 en daarna zullen de concrete resultaten zichtbaarder worden. En omdat de fiets niet altijd en voor iedereen een oplossing is, zal ook het combineren van de trein met bus, metro of tram gemakkelijker en aantrekkelijker worden gemaakt met inzet van alle mogelijke middelen.

Une de mes priorités en 2021 a été de redynamiser la collaboration entre l'État fédéral et les gouvernements régionaux pour développer nos politiques de mobilité de manière cohérente et nous renforcer mutuellement. Une première réalisation très concrète des quatre ministres de la Mobilité en faveur d'une meilleure intégration des réseaux de transport public en Belgique a été le lancement du Brupass, le titre de transport unique pour les réseaux STIB, TEC, De Lijn et SNCB dans et autour de Bruxelles.

En 2022, nous poursuivrons cette collaboration fructueuse au sein du Comité de Pilotage RER pour faciliter davantage encore l'utilisation combinée des transports publics. En particulier, un élargissement de la zone de validité du Brupass sera étudié. L'intermodalité sera aussi au cœur des aménagements décidés dans les gares d'Ottignies et de Courtrai, dont les travaux de rénovation débiteront en 2022. Dans le cadre de la préparation du prochain Plan de Transport, j'inviterai aussi la SNCB à être plus en amont encore des décisions quant à ses adaptations d'horaire en discussion avec les Régions et leur opérateur de transport public. Par ailleurs, dans le cadre de la "Vision 2040", nous travaillerons à une meilleure coordination des horaires, en réfléchissant ensemble à la mise en place progressive de nœuds de correspondances efficaces et à une digitalisation renforcée et coordonnée de la billettique, pour favoriser le passage d'un transport public à l'autre.

Des actions concrètes pour doubler le volume de marchandises transportées par rail

En 2021, j'ai rencontré de nombreux acteurs, transporteurs, ports et industries utilisatrices du rail pour le transport de marchandises. Ils ont de réelles ambitions pour une utilisation accrue du réseau ferré, au regard des enjeux environnementaux, mais aussi des attentes légitimes pour un système ferroviaire plus performant par rapport à leurs besoins spécifiques. Nous avons identifié ensemble les leviers (réglementaires, financiers, budgétaires, etc.) qui permettraient d'améliorer rapidement et durablement notre outil ferroviaire pour répondre aux besoins du monde économique. Des actions concrètes de mise en œuvre ont été rassemblées dans un plan qui sera présenté très prochainement au gouvernement pour validation.

En 2022, place à plus d'action encore! J'ai demandé l'approbation de la Commission européenne pour la concrétisation d'une aide financière au secteur en vue de lutter contre les nuisances sonores des wagons de fret. La réforme du système existant de soutien au trafic diffus et combiné sera poursuivie et permettra la

Een van mijn prioriteiten in 2021 was de samenwerking tussen de Federale Staat en de gewestregeringen nieuw leven in te blazen om ons mobiliteitsbeleid op een coherente manier te ontwikkelen en elkaar onderling te versterken. Een eerste zeer concrete verwezenlijking van de vier ministers van Mobiliteit ten voordele van een betere integratie van de openbare vervoersnetten in België was de lancering van de Brupass, het unieke vervoerbewijs voor de MIVB, TEC, De Lijn en de NMBS in en rond Brussel.

In 2022 zullen wij deze succesvolle samenwerking voortzetten in de Stuurgroep van het GEN om het gecombineerd gebruik van het openbaar vervoer verder te vergemakkelijken. Er zal in het bijzonder een uitbreiding van de geldigheidszone van de Brupass worden bestudeerd. Intermodaliteit zal ook centraal staan in de aanleg van de stations van Ottignies en Kortrijk, waar de renovatiewerken in 2022 van start zullen gaan. In het kader van de voorbereiding van het volgende Vervoersplan zal ik de NMBS ook vragen om met de gewesten en hun openbaarvervoersmaatschappij in een vroegere fase van hun besluitvorming te overleggen over de aanpassingen van de dienstregeling. Voorts zullen wij in het kader van Visie 2040 werken aan een betere coördinatie van de dienstregelingen, door samen na te denken over de geleidelijke invoering van efficiënte overstapknooppunten en een versterkte en gecoördineerde digitalisering van de ticketverkoop, om mensen aan te moedigen over te stappen van de ene vorm van openbaar vervoer op de andere.

Concrete acties om het volume van de per spoor vervoerde goederen te verdubbelen

In 2021 heb ik ontmoetingen gehad met tal van actoren, vervoerders, havens en industrieën die gebruikmaken van het spoor voor hun goederenvervoer. Zij hebben reële ambities voor een intensiever gebruik van het spoorweganet, in het licht van de milieukwesties, en ook legitieme verwachtingen op het vlak van een efficiënter spoorwegsysteem dat is afgestemd op hun specifieke behoeften. Samen hebben wij de hefboomen (regelgevend, financieel, budgettair enz.) geïdentificeerd waarmee wij ons spoorwegsysteem snel en duurzaam kunnen verbeteren om aan de behoeften van de bedrijfswereld te voldoen. Concrete uitvoeringsmaatregelen zijn gebundeld in een plan dat zeer binnenkort ter validering aan de regering zal worden voorgelegd.

Nog meer daadkracht in 2022! Ik heb de Europese Commissie om goedkeuring verzocht voor de verlening van financiële steun aan de sector ter bestrijding van geluidsoverlast door goederenwagons. De hervorming van het bestaande systeem van steun voor diffuus en gecombineerd verkeer zal worden voortgezet en zal

continuation, sous une forme plus efficace, d'un soutien aux opérateurs ferroviaires. Je mettrai également sur pied un groupe de travail, avec mes homologues régionaux, pour travailler conjointement sur l'enjeu crucial du "first" et du "last mile" et de la combinaison des modes, nécessaires pour réussir le transfert modal des marchandises.

Le développement du transport de marchandises par rail dépend de nombreux facteurs: des investissements pertinents et ciblés – et les moyens supplémentaires obtenus dans le cadre du conclave budgétaire 2022, dont une partie importante sera dédiée au fret, m'y aideront –, l'évolution de la réglementation existante, des mesures réglementaires pour favoriser les passages de frontière ainsi qu'une montée en puissance du gestionnaire d'infrastructure dans son rôle de facilitateur des sillons et de gestion du trafic. Ces éléments trouveront une place importante dans le contrat de performance d'Infrabel.

Un rail encore plus vert

Je le souligne: le rail est par excellence un levier de redéploiement. L'amélioration des services ferroviaires, en combinaison avec les autres modes de transport durables, répond aux enjeux d'accessibilité des biens et des services de toute la population et apporte une vraie liberté dans la mobilité de nos concitoyennes et nos concitoyens. Le transfert modal du transport de marchandises de la route vers le rail permettra de réduire fortement le nombre de camions en circulation sur nos routes (sources de nuisances, de dégradations et d'insécurité routière). Un train de marchandises, c'est cinquante camions en moins sur la route!

Développer le rail belge, c'est permettre la création d'emplois de manière directe (au sein des entreprises publiques ferroviaires) et indirecte (auprès de tous les sous-traitants, de toutes les industries utilisatrices du rail et de leurs clients). Le rail répond mieux que tout autre mode motorisé à l'enjeu environnemental. Les émissions de polluants locaux sont proches de zéro et les émissions de CO² par personne ou tonne transportée sont beaucoup plus basses que pour tout autre moyen de transport motorisé. Atteindre nos objectifs de report modal vers le rail nous permettra d'économiser des millions de tonnes de CO² et d'atteindre nos objectifs en matière climatique.

Au-delà de son côté naturellement positif pour l'environnement et le climat, il est possible de rendre le rail encore plus performant d'un point de vue environnemental, en réduisant la consommation énergétique des trains, des gares et autres bâtiments utilisés par les entreprises publiques pour remplir leurs missions

mogelijk maken de steun aan spoorwegexploitanten in een efficiëntere vorm voort te zetten. Ik zal ook, samen met mijn gewestelijke ambtgenoten, een werkgroep oprichten om gezamenlijk te werken aan de cruciale kwestie van de "first" en "last mile" en de combinatie van vervoerswijzen, die nodig zijn om een succesvolle modal shift van goederen tot stand te brengen.

De ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor hangt af van een groot aantal factoren: relevante en gerichte investeringen – en de bijkomende middelen verkregen in het kader van het begrotingsconclaaf voor 2022, waarvan een belangrijk deel aan het goederenvervoer zal besteed worden, zullen mij daarbij helpen – aanpassingen aan de bestaande regelgeving, regelgevende maatregelen om grensoverschrijdend verkeer aan te moedigen en een grotere rol voor de infrastructuurbeheerder bij het faciliteren van de treinpaden en het beheren van het verkeer. Deze elementen zullen een belangrijke rol spelen in het prestatiecontract van Infrabel.

Een nog groener spoor

Ik wil benadrukken dat het spoor bij uitstek een hefboom voor herstructurering is. Verbeterde spoordiensten, in combinatie met andere duurzame vervoerswijzen, komen tegemoet aan de uitdagingen inzake de toegankelijkheid van goederen en diensten voor de hele bevolking en brengen echte vrijheid in de mobiliteit van onze burgers. De modal shift van het goederenvervoer van de weg naar het spoor zal het mogelijk maken het aantal vrachtwagens op onze wegen (bronnen van overlast, schade en verkeersonveiligheid) aanzienlijk te verminderen. Eén goederentrein staat gelijk aan vijftig vrachtwagens minder op de weg!

De ontwikkeling van de Belgische spoorwegen betekent ook jobcreatie, zowel rechtstreeks (bij de openbare spoorwegmaatschappijen) als onrechtstreeks (bij alle onderaannemers, alle industriële sectoren die gebruikmaken van de spoorwegen en hun klanten). Het spoor beantwoordt beter dan om het even welke andere gemotoriseerde vervoerswijze aan de milieu-uitdaging. De plaatselijke uitstoot van verontreinigende stoffen is bijna nul en de CO²-uitstoot per vervoerde persoon of ton is veel lager dan bij welk ander gemotoriseerd vervoersmiddel dan ook. Het bereiken van onze doelstellingen inzake een modal shift zal miljoenen tonnen CO² besparen en zal ons in staat stellen onze klimaatdoelstellingen te bereiken.

Afgezien van zijn sowieso positieve effecten op het milieu en het klimaat is het mogelijk het spoor nog milieu-efficiënter te maken, bijvoorbeeld door het energieverbruik van treinen, stations en andere gebouwen die door overheidsondernemingen worden gebruikt voor de uitvoering van hun taken (werkplaatsen enz.) te

(ateliers, etc.) ou en veillant à la préservation de la biodiversité sur le domaine ferroviaire, par exemple. Les premières traverses vertes (composées entièrement de béton de soufre) ont été installées en 2021 par Infrabel, devenu ainsi le premier gestionnaire d'infrastructures ferroviaires en Europe à innover dans ce sens et à montrer l'exemple à suivre. L'usage des pesticides doit également être aussi vite que possible banni au sein des entreprises ferroviaires et j'en ferai une priorité en 2022. Des mesures concernant le rail sont reprises dans le Plan National Énergie-Climat (PNEC) pour répondre à cet objectif de rendre le rail plus vert et je serai très attentif à leur mise en œuvre.

Un rail encore plus sûr

Afin de participer à la mise en œuvre d'un système ferroviaire européen interopérable, j'ai finalisé et mis 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.

Il convient également de poursuivre les efforts sur le terrain pour équiper le réseau des systèmes de sécurité performants, et tout spécialement le déploiement du système de freinage automatique ETCS.

Les accidents et autres incidents aux passages à niveau coûtent chaque année de trop nombreuses vies et perturbent régulièrement le trafic ferroviaire. Prévenir ceux-ci doit également rester une priorité.

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. Des projets pilotes novateurs portés par Infrabel sont en cours. Aussi, afin d'encadrer le développement de ces initiatives et de faciliter leur mise en œuvre, en concertation étroite avec les autorités et les populations locales, une révision de la réglementation en vigueur est actuellement menée par mon administration. La résolution parlementaire "relative à une sécurité accrue aux passages à niveau" (DOC 55 1640/005) constituera une source utile pour ensemble progresser en la matière. Une modification des textes légaux sera réalisée dans le courant de l'année 2022.

Je suis attentif à la sécurité des membres du personnel des entreprises ferroviaires, du gestionnaire d'infrastructure et de leurs sous-traitants dans le cadre de leur travail. Je veillerai donc à ce que les politiques

verminderen of door te zorgen voor het behoud van de biodiversiteit op de spoorwegterreinen. De eerste groene dwarsliggers (volledig gemaakt van zwavelbeton) werden in 2021 geïnstalleerd door Infrabel, dat daarmee de eerste spoorweginfrastructuurbeheerder in Europa werd die in deze richting innoveerde en een voorbeeld stelde. Het gebruik van pesticiden moet ook zo snel mogelijk worden verboden binnen de spoorwegmaatschappijen en ik zal hier in 2022 een prioriteit van maken. In het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) zijn maatregelen opgenomen om het spoor groener te maken en ik zal er nauwlettend op toezien dat deze maatregelen worden uitgevoerd.

Een nog veiliger spoor

Om bij te dragen aan de invoering van een interoperabel Europees spoorwegsysteem heb ik de laatste hand gelegd aan de omzetting van de Europese regelgeving inzake de harmonisatie van de exploitatievoorwaarden van het spoorwegsysteem en ze ten uitvoer gelegd in België. Het 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.

Ook de inspanningen op het terrein moeten worden voortgezet om het net uit te rusten met efficiënte veiligheidssystemen, meer in het bijzonder de invoering van het automatische remsysteem ETCS.

Ongevallen en incidenten op spoorwegovergangen kosten elk jaar te veel levens en verstoren regelmatig het treinverkeer. Ook het voorkomen ervan moet een prioriteit blijven.

Infrabel zal zijn inspanningen op dit vlak voortzetten. De laatste jaren zijn er heel wat technische oplossingen ontwikkeld om de veiligheid op de spoorwegovergangen te verbeteren. Er lopen innovatieve proefprojecten onder leiding van Infrabel. Om een kader te bieden voor de ontwikkeling van deze initiatieven en om de tenuitvoerlegging ervan te vergemakkelijken, in nauw overleg met de plaatselijke autoriteiten en de lokale bevolking, wordt momenteel door mijn administratie een herziening van de geldende reglementering uitgevoerd. De parlementaire resolutie "betreffende het verhogen van de veiligheid aan spoorwegovergangen" (DOC 55 1640/005) zal een nuttige bron zijn voor verdere vooruitgang op dit gebied. De wetteksten zullen in de loop van 2022 worden gewijzigd.

Ik heb oog voor de veiligheid van het personeel van de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerder en hun onderaannemers bij de uitvoering van hun werkzaamheden. Ik zal er dan ook op toezien dat er

en vue de garantir leur sécurité soient continuellement développées.

Je poursuivrai activement les concertations avec la ministre de l'Intérieur afin que la présence policière dans les gares, sur les quais et dans les trains, complétée par celle des agents de Securail, assure le niveau de sécurité que tous les voyageurs méritent. De même, je veillerai à ce que tout acte de violence à l'encontre d'un agent de la SNCB, particulièrement de Securail, fasse l'objet d'un suivi adéquat. Et je soutiendrai les démarches entreprises par la SNCB en termes d'analyse de risque, de renforcement de la formation des agents et d'adéquation de leurs modalités d'intervention.

Cette sécurité de toutes et tous passe également par des actions de prévention des menaces terroristes dans le contexte réglementaire européen des infrastructures critiques. La sécurité des réseaux et des systèmes d'information de la SNCB et d'Infrabel devra également être garantie. Je veillerai donc, avec les deux entreprises, et conformément à la législation sur le sujet, à ce que les mesures adéquates soient prises pour assurer la résilience de ces réseaux et de ces systèmes.

Des trains au-delà de nos frontières

Chaque jour des milliers de Belges traversent nos frontières pour aller travailler dans un pays voisin. Un nombre encore plus important quitte chaque hiver et chaque été notre pays pour passer un séjour à l'étranger. Je veux pouvoir offrir la liberté aux Belges de choisir le train pour sortir de notre pays et se déplacer à l'étranger. Cela implique donc des collaborations étroites avec les pays voisins et plus largement à l'échelle européenne.

Dès le début de mon mandat de ministre de la Mobilité, j'ai été proactif et je suis allé à la rencontre de mes homologues étrangers pour clarifier les enjeux, converger sur les priorités que nous voulons porter et organiser une collaboration efficace.

Je me réjouis de plusieurs avancées: le train de nuit *Nightjet* entre Bruxelles et Vienne est redevenu une réalité en 2021. Et les discussions progressent entre Eurostar et Thalys en vue d'une vision et d'une installation de leur futur siège social à Bruxelles.

Je continuerai à inciter et à faciliter ce mouvement positif, visant à faire davantage de Bruxelles un hub naturel du transport international de personnes par train.

voortdurend beleidsmaatregelen worden ontwikkeld om hun veiligheid te waarborgen.

Ik zal het overleg met de minister van Binnenlandse Zaken actief voortzetten om ervoor te zorgen dat de aanwezigheid van de politie in de stations, op de perrons en in de treinen, aangevuld met die van de Securail-agenten, het veiligheidsniveau biedt dat alle passagiers verdienen. Evenzo zal ik erop toezien dat elke geweldpleging tegen een personeelslid van de NMBS, en in het bijzonder van Securail, op passende wijze wordt vervolgd. Ik zal ook de maatregelen steunen die de NMBS heeft genomen op het gebied van risicoanalyse, versterking van de opleiding van de agenten en de adequaatheid van hun interventiemethoden.

Deze veiligheid voor iedereen omvat ook acties ter preventie van terroristische dreigingen in de Europese regelgevingscontext van de kritieke infrastructuur. Ook de veiligheid van de netwerken en informatiesystemen van de NMBS en Infrabel moet worden gegarandeerd. Ik zal daarom met beide ondernemingen samenwerken, in overeenstemming met de relevante wetgeving, om ervoor te zorgen dat passende maatregelen worden genomen voor het verzekeren van de weerbaarheid van deze netwerken en systemen.

Treinen tot buiten onze grenzen

Elke dag steken duizenden Belgen onze grenzen over om in een buurland te gaan werken. Een nog groter aantal verlaat ons land elke winter en zomer voor een vakantie in het buitenland. Ik wil de Belgen de vrijheid kunnen bieden de trein te kiezen om vanuit ons land naar het buitenland te reizen. Dit impliceert nauwe samenwerking met de buurlanden en meer in het algemeen op Europese schaal.

Vanaf het begin van mijn mandaat als minister van Mobiliteit ben ik proactief geweest en heb ik contacten gelegd met mijn buitenlandse collega's om de aandachtspunten te verduidelijken, om het eens te worden over de prioriteiten die we willen nastreven en om een doeltreffende samenwerking te organiseren.

Het verheugt mij dat er verschillende vorderingen zijn gemaakt: de *Nightjet*-nacht trein tussen Brussel en Wenen is in 2021 weer een feit. Ook de gesprekken tussen Eurostar en Thalys over een visie en locatie voor hun toekomstige hoofdzetel in Brussel vorderen.

Ik zal deze positieve beweging blijven aanmoedigen en faciliteren om van Brussel nog meer een natuurlijke hub voor internationaal reizigersvervoer per trein te maken.

En 2022, nous concrétiserons nos intentions par de nouveaux accords de coopération qui porteront des bénéfices concrets pour les voyageurs transfrontaliers. Au niveau international, en particulier sur le segment des trains de nuit, les attentes de nos concitoyennes et de nos concitoyens sont nombreuses et des initiatives voient le jour. Il faut pouvoir les encourager, les soutenir.

Je veux ainsi créer le cadre pour accompagner et pour soutenir ces initiatives. Sur base d'une première étude juridique réalisée par mon administration en 2021, je vais enclencher les collaborations nécessaires pour permettre d'activer les aides les plus efficaces pour le développement des trains de nuit et des autres trains internationaux à grande vitesse. J'inscrirai ces actions dans un cadre européen, en continuant de plaider auprès de la Commission européenne pour une révision des règles en matière de soutien à ces initiatives, voire en faveur d'aides directes au train de nuit, permettant de créer un cadre de concurrence loyale avec d'autres moyens de transport comme l'avion.

2. Mobilité multimodale: donner le choix, pour permettre à chacune et chacun d'exercer sa liberté

Il est essentiel que chaque citoyenne et chaque citoyen puisse exercer sa liberté de se déplacer. En toute sécurité, en étant acteur d'une mobilité durable et collective. Que ce soit pour se rendre à son lieu de travail, chercher un emploi, pratiquer un sport, participer à la vie culturelle, rendre visite à des amis ou encore accompagner ses enfants à l'école, la mobilité est une clé qui peut faciliter la vie quotidienne de chacune et de chacun. Les citoyens doivent pouvoir choisir librement le mode de transport le plus adapté à leurs besoins de déplacements. Ma politique de mobilité, je l'ai déjà souligné, se veut une politique qui développe la liberté de chacune et de chacun de se déplacer, en favorisant une approche durable qui accorde une place à l'automobile, non pas comme seul et unique mode de déplacement, mais comme étant en relation avec d'autres modes plus durables, innovants ou émergents (vélos, trottinettes électriques, marche à pied, etc.).

Plusieurs stratégies de multimodalité seront soutenues, en phase avec l'ambition du gouvernement de consolider une transition environnementale. Assurer la sécurité de toutes et tous sur les routes est au cœur des politiques publiques de mobilité durable que je coconstruis, avec les parties prenantes.

In 2022 zullen wij onze voornemens omzetten in nieuwe samenwerkingsovereenkomsten die concrete voordelen zullen opleveren voor grensoverschrijdende reizigers. Op internationaal niveau, met name in het segment van de nachttreinen, zijn de verwachtingen van onze medeburgers talrijk en ontstaan er initiatieven. Wij moeten die kunnen aanmoedigen en steunen.

Daarom ik wil een kader scheppen om deze initiatieven te begeleiden en te ondersteunen. Op basis van een eerste juridische studie die mijn administratie in 2021 heeft uitgevoerd, zal ik de nodige samenwerkingsverbanden op gang brengen om de meest doeltreffende steun te kunnen activeren voor de ontwikkeling van nachttreinen en andere internationale hogesnelheidstreinen. Ik zal deze acties in een Europees kader plaatsen door bij de Europese Commissie te blijven pleiten voor een herziening van de regels inzake steun aan deze initiatieven, en zelfs voor rechtstreekse steun aan nachttreinen, zodat een kader van eerlijke concurrentie met andere vervoermiddelen, denk aan het vliegtuig, tot stand kan worden gebracht.

2. Multimodale mobiliteit: mensen de keuze bieden, zodat allen hun vrijheid kunnen uitoefenen

Het is van essentieel belang dat alle burgers hun vrijheid van verplaatsing kunnen uitoefenen. In alle veiligheid, en door deel te nemen aan duurzame en collectieve mobiliteit. Of het nu is om naar het werk te gaan, werk te zoeken, een sport te beoefenen, aan het culturele leven deel te nemen, vrienden te bezoeken of kinderen naar school te brengen: mobiliteit is een sleutel die het dagelijkse leven van iedereen kan vergemakkelijken. Burgers moeten vrij kunnen kiezen voor het vervoermiddel dat het best past bij hun verplaatsingsbehoeften. Mijn mobiliteitsbeleid is, zoals ik reeds heb benadrukt, bedoeld als een beleid dat de vrijheid van allen om zich te verplaatsen ontwikkelt, door een duurzame aanpak te bevorderen waarbij de auto een plaats krijgt, niet als enige vervoerswijze, maar in relatie tot andere duurzame, innovatieve of nieuwe vervoerswijzen (fietsen, elektrische steps, wandelen enz.).

Verscheidene strategieën voor multimodaliteit zullen worden ondersteund, in overeenstemming met de ambitie van de regering om een ecologische transitie te versterken. Het waarborgen van de veiligheid van iedereen op de wegen staat centraal in het overheidsbeleid voor duurzame mobiliteit dat ik samen met de belanghebbenden aan het uitwerken ben.

États généraux de la sécurité routière et Plan fédéral de sécurité routière

Les États généraux de la sécurité routière seront organisés à la fin du mois de novembre 2021. Alors que les premiers États généraux ont été convoqués il y a vingt ans, cette édition constitue un moment charnière important pour le lancement de nouvelles mesures et initiatives qui doivent nous permettre de rencontrer les objectifs nécessaires en la matière, fixés par l'accord de gouvernement: tendre vers l'objectif de zéro décès sur nos routes en 2050.

Ces objectifs ambitieux nécessitent la contribution de l'ensemble des parties prenantes, les autorités fédérales et régionales, mais aussi les partenaires de la société civile, les acteurs économiques et les citoyennes et les citoyens.

Au niveau du gouvernement fédéral, ces mesures sont structurées autour d'un Plan fédéral de sécurité routière dont j'ai récemment présenté une première version à la Commission fédérale pour la Sécurité Routière réunie au sein du SPF Mobilité et Transports, et dont la mise en œuvre a immédiatement commencé et se poursuivra tout au long de l'année à venir et jusqu'à la fin de la législature. Je reviendrai plus en détail sur certaines mesures spécifiques comprises dans ce plan.

À côté du Plan fédéral de sécurité routière, j'ai entamé avec mes homologues des Régions l'élaboration d'un plan interfédéral de sécurité routière sous le slogan "*All for zero*". C'est là une action importante: c'est la première fois que la Belgique se dotera d'une Plan interfédéral de sécurité routière. Ce plan répond à la fois à un objectif de clarification des complémentarités entre les initiatives prises indépendamment par chaque entité, mais aussi à un souhait commun de renforcer les synergies entre le fédéral et les entités fédérées pour davantage d'efficacité dans la lutte contre l'insécurité routière.

Après l'événement symbolique fort que représenteront les États généraux de la sécurité routière, je maintiendrai un lien régulier et structurel avec l'ensemble des acteurs. En 2022, cela deviendra encore plus concret pour les citoyennes et les citoyens car je lancerai un appel à projets pour des événements locaux autour de la sécurité routière. Je mandaterai également la Commission fédérale pour la sécurité routière d'une mission spécifique de suivi de la mise en œuvre du plan fédéral et des mesures interfédérales du plan "*All for zero*". Enfin, j'ai déjà donné rendez-vous aux principaux

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en Federaal Verkeersveiligheidsplan

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid zullen eind november 2021 worden georganiseerd. De eerste Staten-Generaal werden twintig jaar geleden bijeengeroepen, maar deze editie is een belangrijk keerpunt voor de lancering van nieuwe maatregelen en initiatieven die ons in staat moeten stellen de noodzakelijke doelstellingen op dit gebied te halen. Die doelstellingen zijn vastgesteld in het regeerakkoord: streven naar nul doden op onze wegen tegen 2050.

Deze ambitieuze doelstellingen vereisen de bijdrage van alle belanghebbenden, niet alleen de federale en gewestelijke overheden, maar ook de partners uit het maatschappelijk middenveld, de economische actoren en de burgers.

Op het niveau van de federale regering zijn deze maatregelen gestructureerd rond een Federaal Verkeersveiligheidsplan, waarvan ik onlangs een eerste versie heb voorgesteld aan de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer, en waarvan de uitvoering onmiddellijk van start is gegaan en zal worden voortgezet tijdens het komende jaar en tot het einde van de legislatuur. Ik zal nog nader ingaan op enkele specifieke maatregelen die in dit plan zijn opgenomen.

Naast het Federaal Verkeersveiligheidsplan ben ik samen met mijn ambtgenoten van de gewesten begonnen aan de ontwikkeling van een interfederaal verkeersveiligheidsplan onder het motto "*All for zero*". Dit is een belangrijke actie: het is de eerste keer dat België een Interfederaal Verkeersveiligheidsplan zal hebben. Dit plan beantwoordt zowel aan de doelstelling om de complementariteit tussen de onafhankelijk van elkaar door elke entiteit genomen initiatieven te verduidelijken, als aan een gemeenschappelijke wens om de synergieën tussen de federale en de gefedereerde entiteiten te versterken met het oog op een grotere doeltreffendheid in de strijd tegen de verkeersonveiligheid.

Na de sterke symbolische gebeurtenis die zal worden gevormd door de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, zal ik een regelmatige en structurele band onderhouden met alle actoren. In 2022 zal dit voor de burgers nog concreter worden, aangezien ik een oproep zal lanceren voor projecten voor lokale evenementen rond verkeersveiligheid. Ik zal ook de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid een specifieke opdracht geven om toe te zien op de uitvoering van het federale plan en de interfederale maatregelen van het "*All for zero*"-plan.

acteurs de la sécurité routière dans un an pour faire un premier bilan de ces nouvelles initiatives.

Parmi les mesures phare du Plan fédéral de sécurité routière figurera le renforcement des mesures de lutte contre la récidive. C'est un engagement de l'ensemble de ce gouvernement. L'institut Vias finalisera au cours du second semestre 2021 une étude à ce sujet, qui nous permettra de poser les choix les plus adéquats au regard de cet objectif important.

Dans la cadre de cette problématique spécifique de la récidive persistante, je souhaite prévoir la possibilité de recourir à des formations alternatives à la perception immédiate. Lorsque plusieurs infractions sont commises, et qui sont habituellement sanctionnées par perception immédiate, une formation alternative doit pouvoir être mise en place. Dans le même esprit, des formations seront imposées aux contrevenants en remplacement des examens de réintégration pratiques et théoriques. La décision de principe est confirmée dans le Plan fédéral de sécurité routière et les modalités concrètes seront à l'agenda des concertations avec les partenaires concernés.

Le Plan fédéral de sécurité routière fixera une série de mesures concrètes visant à améliorer l'efficacité des contrôles. L'objectif sera de mieux cibler les comportements à risque afin d'améliorer le plus significativement possible la sécurité routière. Les contrôles sur la distraction liée à l'utilisation des smartphones ou des autres appareils mobiles dotés d'un écran seront notamment renforcés. Il est temps d'infléchir la tendance à l'utilisation de ces appareils pendant la conduite. Cela passera par la possibilité de pouvoir effectuer des contrôles automatisés à l'aide de caméras intelligentes. Les évolutions de cette technologie pourraient permettre désormais d'envisager une utilisation à la fois efficace et respectueuse de la vie privée.

La Belgique a des performances très insuffisantes en matière de conduite sous l'influence de l'alcool. C'est pourquoi je souhaite aborder cette question de la conduite sous l'influence de l'alcool avec le sérieux qu'elle mérite. Il s'agira entre autres de renforcer la fréquence des contrôles routiers, comme prévu dans l'accord de gouvernement.

Nous sommes toutes et tous amenés à partager la route avec d'autres, et alternons toutes et tous, chaque jour ou chaque semaine, plusieurs casquettes: celle de piéton, celle d'utilisateur d'un transport en commun ou encore celle de conducteur d'un véhicule, avec ou sans moteur. Nous continuerons à mettre en avant ces

Tot slot heb ik al een afspraak gemaakt om over een jaar bijeen te komen met de belangrijkste belanghebbenden op het gebied van verkeersveiligheid om een eerste evaluatie van deze nieuwe initiatieven te maken.

Een van de belangrijkste maatregelen van het Federaal Verkeersveiligheidsplan is de versterking van de maatregelen ter bestrijding van recidive. Dit is een engagement van deze hele regering. In de tweede helft van 2021 zal het Vias institute een studie over dit onderwerp afronden, die ons in staat zal stellen de meest geschikte keuzes te maken met betrekking tot deze belangrijke doelstelling.

In het kader van dit specifieke probleem van hardnekkige recidive zou ik willen voorzien in de mogelijkheid om gebruik te maken van alternatieve opleidingen in plaats van onmiddellijke inning. Wanneer verschillende overtredingen worden begaan die gewoonlijk met onmiddellijke inning worden bestraft, moet het mogelijk zijn een alternatieve opleiding in te stellen. In dezelfde geest zal aan overtreeders een opleiding worden opgelegd als alternatief voor de praktische en theoretische re-integratie-examens. Het principebesluit wordt bevestigd in het Federaal Verkeersveiligheidsplan en de concrete details zullen op de agenda staan voor overleg met de betrokken partners.

Het Federaal Verkeersveiligheidsplan zal een reeks concrete maatregelen bevatten om de controles doeltreffender te maken. Het doel zal zijn meer te focussen op risicogedrag om zo de verkeersveiligheid zoveel mogelijk te verbeteren. Met name zullen de controles op afleiding door het gebruik van smartphones of andere mobiele apparaten met een scherm worden verscherpt. Het is hoog tijd om de trend van het gebruik van deze apparaten tijdens het rijden te keren. Dit kan gebeuren via de mogelijkheid van automatische controles met behulp van intelligente camera's. De ontwikkelingen in deze technologie zouden aanleiding kunnen geven tot een gebruik dat zowel doeltreffend is als de privacy eerbiedigt.

België presteert ondermaats op het gebied van rijden onder invloed van alcohol. Daarom wil ik het probleem van het rijden onder invloed van alcohol aanpakken met alle ernst die het verdient. Dat houdt onder meer in dat de frequentie van de controles langs de weg zal worden opgevoerd, zoals bepaald in het regeeringsakkoord.

We moeten allemaal de weg delen met anderen, en we doen dat in diverse rollen, die van dag tot dag of van week tot week wisselen: als voetganger, als gebruiker van het openbaar vervoer of als bestuurder van een voertuig, al dan niet gemotoriseerd. Wij zullen blijven wijzen op deze meervoudige rollen om de empathie

multiples casquettes pour favoriser l'empathie entre usagers de la route, et non la compétition autour d'un espace partagé. Il faut que les citoyennes et les citoyens débattent de ce problème car il est fondamental pour le vivre-ensemble. C'est pourquoi je réfléchirai aux meilleurs moyens qui permettront le lancement d'initiatives locales sur la question.

En tant que ministre de la Mobilité, je travaillerai également, avec le SPF Mobilité et Transports et avec mes collègues régionaux, sur les règles à appliquer pour ce qui concerne l'usager de la trottinette électrique, les règles de sécurité qui les concernent ainsi que les pratiques en termes de stationnement des trottinettes en libre-service.

Des technologies pour sauver des vies (ADAS)

Je mandaterai le SPF Mobilité et Transports afin qu'il adopte les positions les plus volontaristes possibles dans les enceintes européennes et internationales où les normes technologiques futures sont débattues (UNECE). La technologie peut sauver des vies. Et je souhaite particulièrement mettre l'accent sur les systèmes qui protègent les usagers actifs, tels que les avertisseurs de collision avec des piétons ou des cyclistes, les systèmes d'avertissement des angles morts ou les normes de vision directe des véhicules lourds.

Je poursuivrai la réflexion et je soutiendrai la recherche sur les véhicules autonomes. De nombreuses questions voient en effet le jour quant à la mobilité autonome et quant à sa réelle contribution à une mobilité durable; les avantages et les inconvénients de chaque option doivent être pesés.

Une veille approfondie du marché et une analyse des évolutions et de leurs effets rebonds seront utiles suivant deux axes: la mobilité de tous et l'environnement.

Le marché des véhicules autonomes est en pleine évolution et il y a beaucoup d'effets d'annonce. Il est important de différencier les usages afin de favoriser ceux qui ont un impact positif sur la mobilité et l'environnement, et freiner ceux qui, à l'inverse, ont un impact négatif. C'est pourquoi je souhaite que la question de l'intérêt de la mobilité autonome sur les enjeux de société soit étudiée plus en profondeur. Pour des questions de consommation d'énergie, de consommation de ressources, de coûts d'infrastructure, d'accessibilité, de congestion et de coûts d'utilisation, je donnerai la priorité aux modes de déplacements collectifs.

tussen de weggebruikers te bevorderen, en niet de concurrentie rond een gedeelde ruimte aan te wakkeren. De burgers moeten over deze kwestie debatteren omdat zij van fundamenteel belang is voor het samenleven. Net daarom zal ik nadenken over de beste middelen om lokale initiatieven op dit gebied te kunnen lanceren.

Als minister van Mobiliteit zal ik ook samen met de FOD Mobiliteit en Vervoer en mijn gewestelijke collega's werken aan de regels die moeten worden toegepast ten aanzien van de gebruikers van elektrische steps, de veiligheidsregels die hen aanbelangen en de praktijken inzake het parkeren van steps in zelfbediening.

Levensreddende technologieën (ADAS)

Ik zal de FOD Mobiliteit en Vervoer de opdracht geven zo daadkrachtig mogelijke standpunten in te nemen in de Europese en internationale fora waar over toekomstige technologische normen wordt gedebatteerd (UNECE). Technologie kan levens redden. En ik zou in het bijzonder de nadruk willen leggen op systemen die actieve weggebruikers helpen te beschermen, zoals waarschuwingssystemen voor botsingen met voetgangers en fietsers, waarschuwingssystemen voor dode hoeken of normen voor direct zicht voor vrachtwagens.

Ik zal de denkoefening over autonome voertuigen voortzetten en steun verlenen aan onderzoek hierover. Er rijzen immers veel vragen over autonome mobiliteit en de reële bijdrage daarvan aan duurzame mobiliteit; de voor- en nadelen van elke optie moeten tegen elkaar worden afgewogen.

Een grondige marktobservatie en een analyse van de ontwikkelingen en hun weerslageffecten zullen nuttig zijn langs twee krachtlijnen: mobiliteit voor iedereen en het milieu.

De markt voor autonome voertuigen is in volle ontwikkeling en de hype errond is groot. Het is van belang een onderscheid te maken tussen de verschillende gebruiksvormen, teneinde de vormen met een positief effect op de mobiliteit en het milieu te bevorderen en de vormen met een negatief effect aan banden te leggen. Daarom zou ik graag zien dat de vraag naar het belang van autonome mobiliteit voor de maatschappelijke uitdagingen grondiger wordt bestudeerd. Om redenen van energieverbruik, grondstoffenverbruik, infrastructuurkosten, toegankelijkheid, congestie en gebruikskosten zal ik voorrang geven aan collectieve vervoermiddelen.

Favoriser les modes actifs à travers le Code de la route

On peut s'interroger sur l'étendue de notre liberté en matière de mobilité si les risques que l'on court sur la route pèsent sur nos choix. Favoriser les modes de déplacement actifs et leur offrir des garanties de sécurité doivent être des choix évidents pour toute politique publique.

J'ai remis la réforme du Code de la route sur les rails et elle doit permettre ce choix préférentiel pour les usagers actifs. Les membres de la Commission fédérale de la sécurité routière ont été consultés et le travail de modification a repris avec les Régions. L'année qui se termine a ainsi été consacrée à un échange d'idées avec les Régions et les différents partenaires, pour identifier les améliorations à apporter à l'un des rares textes réglementaires qu'une grande majorité de la population est sensée connaître en profondeur.

Il s'agit donc d'intégrer ces idées pour actualiser le Code de la route, l'ancrer davantage dans la réalité d'aujourd'hui, et le rendre le plus lisible possible. Mon intention est d'y faire la place belle aux nouveaux modes de déplacement plus durables, sur une, deux, trois ou quatre roues, de clarifier la place que ces nombreux types de véhicule peuvent occuper sur la voie publique. Avec en trame de fond l'objectif incontournable que le Code de la route contribue encore davantage à la sécurité des piétons, des cyclistes et de tous les usagers.

Mon objectif est de parvenir en 2022 à un texte qui fasse consensus, afin de pouvoir envisager une publication dans la foulée.

BeCyclist, le premier Plan d'action fédéral pour la promotion du vélo en Belgique

Pour utiliser une formule imagée, je dirais que le 19^e siècle a inventé le vélo, le 20^e l'a presque tué, et le 21^e va le réinventer et l'adapter à de nouvelles fonctions (vélos cargo, vélos partagés, etc.). C'est mon objectif d'avancer sur cette voie.

En effet, à mon initiative, l'ensemble des membres du gouvernement fédéral ont contribué à la mise en place de BeCyclist, le Plan fédéral d'action pour la promotion du vélo (2021-2024). Je me permets de le souligner: c'est la première fois que le gouvernement fédéral établit un Plan pour le vélo. J'en profite pour

Bevordering van actieve vervoerswijzen via het verkeersreglement

Het is de vraag hoeveel vrijheid wij hebben op het gebied van mobiliteit als de risico's die wij op de weg lopen, onze keuzes beïnvloeden. Actieve vervoermiddelen bevorderen en hun veiligheids garanties bieden, moeten voor de hand liggende keuzes zijn voor elk overheidsbeleid.

Ik heb de hervorming van het Verkeersreglement weer op het goede spoor gezet en die hervorming moet deze voorkeurskeuze voor actieve weggebruikers mogelijk maken. De leden van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid werden geraadpleegd en de werkzaamheden met betrekking tot de wijzigingen werden hervat met de gewesten. Het jaar dat nu ten einde loopt, stond dus in het teken van een gedachtewisseling met de gewesten en de verschillende partners om na te gaan welke verbeteringen moeten worden aangebracht in een van de weinige regelgevende teksten die een grote meerderheid van de bevolking geacht wordt goed te kennen.

Het komt er dus op aan deze ideeën te integreren om het Verkeersreglement te actualiseren, het beter te verankeren in de realiteit van vandaag en het zo leesbaar mogelijk te maken. Het is mijn bedoeling ruimte te maken voor de nieuwe, duurzamere vervoermiddelen op één, twee, drie of vier wielen en de plaats die deze vele soorten voertuigen op de openbare weg kunnen innemen, te verduidelijken. Op de achtergrond speelt de onvermijdelijke doelstelling dat het Verkeersreglement nog meer moet bijdragen tot de veiligheid van voetgangers, fietsers en alle andere gebruikers.

Mijn doel is om in 2022 tot een consensustekst te komen, zodat we daarna een publicatie kunnen overwegen.

BeCyclist, het eerste federale Actieplan ter Promotie van de Fiets in België

Met een beeldende formulering zou ik willen zeggen dat de 19^e eeuw de fiets heeft uitgevonden, dat de 20^e eeuw hem bijna heeft vernietigd en dat de 21^e eeuw hem opnieuw zal uitvinden en aanpassen aan nieuwe functies (bakfietsen, deelfietsen enz.). Het is mijn doel om in die richting verder te gaan.

Inderdaad, op mijn initiatief hebben alle leden van de federale regering bijgedragen tot de opstelling van BeCyclist, het federaal Actieplan ter Promotie van de Fiets (2021-2024). Ik zou er nog op willen wijzen dat dit de eerste keer is dat de federale regering een plan voor de fiets opstelt. Ik wil van deze gelegenheid gebruikmaken

saluer l'implication de mes collègues et de l'ensemble des administrations fédérales dans cette démarche. Il s'agit d'un signal important. Je vais à présent lancer et coordonner la mise en œuvre de ce Plan. Ses mesures concrètes seront mises en place au fur et à mesure. Sur base des indicateurs définis pour chaque mesure, une évaluation annuelle aura lieu.

L'un des volets du Plan d'action concerne la lutte contre le vol de vélos. C'est un problème que je prends au sérieux. Selon une enquête du SPF Mobilité et Transports réalisée fin 2019, il apparaît que le risque de vol de vélos est considéré comme un des inconvénients du vélo par un grand nombre de personnes. Je prendrai donc des initiatives, avec la ministre de l'Intérieur et le ministre de la Justice, et aussi les trois ministres régionaux de la Mobilité, pour développer un registre vélo afin de lutter autant que possible contre les vols. L'objectif est de permettre à tout citoyen qui le souhaite d'enregistrer son vélo, à l'instar de ce qui se fait dans le cadre du projet MyBike.brussels à Bruxelles.

Comme annoncé dans BeCyclist, je prendrai des initiatives supplémentaires pour faciliter l'accès au vélo pour les femmes. En partenariat avec la secrétaire d'État à l'Égalité des genres, à l'Égalité des chances et à la Diversité, j'entreprendrai des initiatives spécifiques comme l'organisation d'une journée d'étude en 2022 et le lancement d'appels à projets. Dans la suite de la consultation des partenaires sociaux que j'ai initiée en 2021, tel que le prévoit l'accord de gouvernement, je souhaite encourager et généraliser la possibilité d'octroyer une indemnité kilométrique à tous les travailleurs qui effectuent leur déplacement domicile-travail à vélo, et ce dans tous les secteurs d'activité. Je me concerterai avec les ministres des Finances, de l'Emploi et des Affaires Sociales pour soutenir cet objectif en faveur de toutes les citoyennes et de tous les citoyens, de la mobilité, de l'économie et du climat.

Promouvoir le vélo au niveau international est une autre mesure du Plan: avec d'autres États européens, nous ferons le maximum pour forger une alliance "bike friendly" afin de faire avancer la cause du vélo au niveau de la Commission européenne. Plusieurs pays comme l'Autriche, le Grand-Duché du Luxembourg, l'Irlande et le Danemark nous soutiennent d'ores et déjà dans cette dynamique.

Sur ma proposition, le SPF Mobilité et Transports vient de recruter un manager "Modes actifs" (notamment vélo), qui coordonne les initiatives en la matière. Une Commission vélo fédérale a également été créée afin de mieux organiser les échanges entre les différentes administrations concernées, au niveau fédéral et à celui

om mijn waardering uit te spreken voor de betrokkenheid van mijn collega's en alle federale administraties bij dit proces. Het betreft een belangrijk signaal. Ik zal nu de uitvoering van dit plan opstarten en coördineren. De concrete maatregelen ervan zullen stap voor stap worden uitgevoerd. Op basis van de voor elke maatregel vastgestelde indicatoren zal een jaarlijkse evaluatie plaatsvinden.

Een van de onderdelen van het actieplan betreft de bestrijding van fietsendiefstal. Dat is een probleem dat ik heel ernstig neem. Uit een enquête van de FOD Mobiliteit en Vervoer van eind 2019 blijkt dat het risico op fietsdiefstal door een groot aantal mensen als een van de nadelen van het fietsen wordt beschouwd. Ik zal daarom samen met de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Justitie, en ook met de drie gewestelijke ministers van Mobiliteit, initiatieven nemen om een fietsregister te ontwikkelen om diefstal zoveel mogelijk tegen te gaan. Het is de bedoeling dat elke burger die dat wenst, zijn fiets kan registreren, zoals dat gebeurt in het kader van het MyBike.brussels-project in Brussel.

Zoals aangekondigd in BeCyclist, zal ik verdere initiatieven nemen om vrouwen meer toegang te geven tot het fietsen. In partnerschap met de staatssecretaris voor Gendergelijkheid, Gelijke Kansen en Diversiteit zal ik specifieke initiatieven ontplooiën, zoals de organisatie van een studiedag in 2022 en de lancering van projectoproepen. In aansluiting op de raadpleging van de sociale partners die ik in 2021 heb opgestart, zoals voorzien in het regeerakkoord, wil ik de mogelijkheid aanmoedigen en veralgemenen om een kilometervergoeding toe te kennen aan alle werknemers die met de fiets naar het werk komen, in alle activiteitensectoren. Ik zal overleg plegen met de ministers van Financiën, Werkgelegenheid en Sociale Zaken om deze doelstelling te ondersteunen ten behoeve van alle burgers, de mobiliteit, de economie en het klimaat.

Het bevorderen van het fietsen op internationaal niveau is een andere maatregel van het Plan: samen met andere Europese staten zullen wij ons uiterste best doen om een "bike friendly" alliantie te smeden om de zaak van het fietsen vooruit te helpen op het niveau van de Europese Commissie. Verscheidene landen, zoals Oostenrijk, het Groothertogdom Luxemburg, Ierland en Denemarken, steunen ons reeds in deze dynamiek.

Op mijn voorstel heeft de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer zopas een verantwoordelijke "Actieve vervoerswijzen" (in het bijzonder de fiets) aangeworven, die de initiatieven op dit gebied coördineert. Er is ook een Federale Fietscommissie opgericht om de uitwisselingen tussen de verschillende betrokken administraties, op

des Régions, ainsi qu'avec les associations représentant le monde cycliste.

Les synergies vélo-train sont importantes: de plus en plus de citoyens adoptent une mobilité combinée. La SNCB a élaboré et validé une stratégie à cet égard en 2021. Les premières concrétisations peuvent être soulignées, notamment pour l'IC Eupen-Ostende et IC Bruxelles-Luxembourg, où des capacités supplémentaires ont été dégagées dans chaque train, avec des pictogrammes pour mieux informer les voyageurs sur les places réservées au vélo. Je veillerai à ce que cette stratégie soit concrétisée au fur et à mesure, surtout par rapport au stationnement vélo et à la mise à disposition de vélos partagés, avec vingt gares supplémentaires équipées de vélos partagés en 2021. Je salue le travail effectué par la SNCB, qui a été désignée, au cours de cet été 2021, deuxième compagnie ferroviaire la plus "bike friendly" dans toute l'Europe par la Fédération européenne des cyclistes. Je continuerai à lancer des initiatives dans le sens de cette stratégie vélo-train, avec un point d'attention particulier au stationnement vélo. Afin de faciliter l'expérience des usagers, une application est en cours de développement, qui devrait mieux informer ceux-ci sur les places dédiées au transport de vélos par train.

Je souhaite aider les autres acteurs et agir comme un "facilitateur" concernant l'aménagement de cycloroutes le long des rails dans tout le pays. La concertation avec Infrabel et la SNCB est en cours pour harmoniser l'approche et pour mieux se coordonner avec tous les partenaires impliqués aux différents niveaux de pouvoir (Régions, provinces et communes, mais aussi la ministre en charge de Beliris). Cette action s'inscrit dans le prolongement de la résolution du Parlement sur le développement d'un réseau de pistes cyclables rapides par Infrabel et la SNCB (4 janvier 2020).

Des véhicules motorisés zéro émission

Avec mes collègues du gouvernement, nous avons pris différentes mesures pour rendre le parc de véhicules belge plus respectueux de l'environnement. Ces mesures s'étendent sur plusieurs années. Je mettrai en place un système pour suivre de plus près l'évolution du parc de véhicules, afin de mesurer l'impact des mesures prises et d'ajuster celles-ci si nécessaire.

Sous l'impulsion du ministre des Finances, différentes mesures fiscales ont été approuvées pour la promotion des véhicules zéro émission. Même si leur mise en application sera progressive, elles donnent un signal au marché.

federaal en gewestelijk niveau, alsook met de verenigingen die de fietswereld vertegenwoordigen, beter te organiseren.

Synergieën tussen fiets en trein zijn belangrijk: steeds meer burgers kiezen voor gecombineerde mobiliteit. De NMBS heeft in dit verband in 2021 een strategie ontwikkeld en goedgekeurd. De eerste concrete resultaten kunnen worden genoemd, met name voor de IC Eupen-Oostende en de IC Brussel-Luxembourg, waar in elke trein extra capaciteit beschikbaar is gemaakt, met pictogrammen om de reizigers beter te informeren over de voor fietsen gereserveerde plaatsen. Ik zal erop toezien dat deze strategie gaandeweg ten uitvoer wordt gelegd, met name wat betreft de fietsenstallingen en de terbeschikkingstelling van deelfietsen, waarbij in 2021 twintig extra stations met deelfietsen worden uitgerust. Ik juich de inspanningen van de NMBS toe, die in de zomer van 2021 door de Europese Fietzersbond werd uitgeroepen tot de tweede meest "bike friendly" spoorwegmaatschappij van Europa. Ik zal initiatieven blijven nemen in de richting van deze fiets-treinstrategie, met bijzondere aandacht voor fietsparkeren. Om de gebruikerservaring te vergemakkelijken, wordt een applicatie ontwikkeld die de gebruikers beter moet informeren over de plaatsen die bestemd zijn voor het vervoer van fietsen per trein.

Ik wil de andere actoren helpen en een faciliterende rol spelen bij de ontwikkeling van fietsroutes langs de spoorwegen in het hele land. Er wordt overleg gepleegd met Infrabel en de NMBS om de aanpak te harmoniseren en beter af te stemmen met alle betrokken partners op de verschillende bevoegdheidsniveaus (gewesten, provincies en gemeenten, maar ook de minister die bevoegd is voor Beliris). Deze actie ligt in de lijn van de resolutie van het parlement over de ontwikkeling van een netwerk van snelle fietspaden door Infrabel en de NMBS (4 januari 2020).

Emissievrije motorvoertuigen

Samen met mijn collega's uit de regering hebben we verschillende maatregelen genomen om het Belgische wagenpark milieuvriendelijker te maken. Deze maatregelen strekken zich uit over verschillende jaren. Ik zal een systeem opzetten om het wagenpark nauwlettender in het oog te houden om zo het effect van de genomen maatregelen te meten en deze zo nodig bij te stellen.

Op initiatief van de minister van Financiën zijn er verschillende fiscale maatregelen goedgekeurd ter bevordering van emissievrije voertuigen. Ook al zullen ze slechts geleidelijk ten uitvoer worden gelegd, toch geven ze een signaal aan de markt.

Ensemble avec les ministres de l'Énergie et du Climat, nous élaborons une vision belge concernant les carburants alternatifs et leurs usages. L'électrique n'est pas la seule technologie zéro émission disponible. Il est donc essentiel de considérer l'ensemble des carburants alternatifs et leurs usages et applications, tant dans le domaine de la mobilité que dans la production d'énergie (électricité, hydrogène vert, chaleur, etc.). La solution à l'équation complexe de la mobilité durable ne peut être envisagée qu'à partir d'une approche multi-énergie. Dans ce cadre, les choix les plus opportuns devront être posés.

La Commission européenne a présenté en juillet 2021 son paquet de mesures "FitFor55" afin de réduire de 55 % nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Nombre de ces mesures concernent la mobilité. Nous allons défendre la position belge consistant à interdire la vente de véhicules émetteurs à partir de 2035 (2030 pour certains). Ensemble avec la ministre de l'Énergie, le ministre des Finances et les collègues régionaux, nous travaillerons sur le déploiement des infrastructures de recharge afin de favoriser une adoption rapide des véhicules zéro émission.

Souvent négligées dans les stratégies de mobilité, les motos et plus largement les deux roues motorisés méritent une attention particulière. J'ai demandé à Vias Institute de soutenir notre réflexion sur la place à accorder à ce mode de déplacement dans une perspective de mobilité plus durable. Les statistiques de sécurité routière sont inquiétantes pour ce qui concerne les utilisateurs de motos, et les nuisances de certaines catégories de motos sont sources de désagrément. Toutefois, les deux roues ont également un véritable potentiel pour fluidifier le trafic en agglomération, et peut-être même pour réduire l'empreinte écologique de certains déplacements, sous certaines conditions. Les résultats de l'étude que j'attends pour le début de 2022 devraient me permettre d'objectiver autant que possible le potentiel de ce mode de déplacement afin de dégager des pistes pour limiter ses inconvénients et maximiser ses avantages.

Spécifiquement sur la conversion de véhicules thermiques en véhicules électriques, qui constitue un type de retrofit, mon administration coordonne les travaux menés par les Régions afin de trouver une solution unique sur l'ensemble du territoire belge, qui permette d'offrir un cadre. Ce cadre permettra de faciliter la conversion tout en garantissant la sécurité. Ceci s'inscrit dans une volonté d'introduire une dynamique circulaire dans l'automobile, la rénovation y étant à ce jour à ses prémices.

Samen met de ministers van Energie en Klimaat ontwikkelen wij een Belgische visie op alternatieve brandstoffen en het gebruik ervan. Elektriciteit is niet de enige emissievrije technologie die beschikbaar is. Het is dan ook van essentieel belang alle alternatieve brandstoffen en hun gebruik en toepassingen te bestuderen, zowel voor mobiliteit als voor energieproductie (elektriciteit, groene waterstof, warmte enz.). De oplossing voor de complexe opgave van de duurzame mobiliteit kan alleen worden overwogen vanuit een multi-energiebenadering. Binnen dit kader zullen de meest geschikte keuzes moeten worden gemaakt.

In juli 2021 heeft de Europese Commissie haar pakket "FitFor55"-maatregelen gepresenteerd om onze broeikasgasemissies tegen 2030 met 55 % te verminderen. Veel van deze maatregelen hebben betrekking op mobiliteit. Wij zullen het Belgische standpunt verdedigen om de verkoop van voertuigen met uitstoot vanaf 2035 (in sommige gevallen 2030) te verbieden. Samen met de minister van Energie, de minister van Financiën en de gewestelijke collega's, zullen wij werken aan de uitrol van oplaadinfrastructuur om de snelle invoering van emissievrije voertuigen te ondersteunen.

Motorfietsen, en meer in het algemeen gemotoriseerde tweewielers, die vaak verwaarloosd worden in mobiliteitsstrategieën, verdienen bijzondere aandacht. Ik heb het Vias Institute gevraagd ons te helpen nadenken over de plaats die deze vervoerswijze moet krijgen in een perspectief van duurzamere mobiliteit. De verkeersveiligheidsstatistieken zijn verontrustend voor motorrijders, en de overlast van bepaalde categorieën motoren is een bron van ergernis. Tweewielers hebben echter ook een reëel potentieel om het verkeer in stedelijke gebieden vlotter te laten verlopen, en misschien zelfs om de ecologische voetafdruk van bepaalde ritten, onder bepaalde voorwaarden, te verkleinen. De resultaten van de studie die ik begin 2022 verwacht, zouden mij in staat moeten stellen het potentieel van dit vervoermiddel zo objectief mogelijk vast te stellen om na te gaan hoe de nadelen ervan kunnen worden beperkt en de voordelen ervan kunnen worden gemaximaliseerd.

Wat meer bepaald de ombouw van thermische voertuigen naar elektrische voertuigen betreft, wat neerkomt op een soort retrofit, coördineert mijn administratie de werkzaamheden van de gewesten om tot één enkele oplossing te komen voor heel België, zodat we hiervoor een kader zullen kunnen bieden. Dit kader zal de omschakeling vergemakkelijken en tegelijk de veiligheid waarborgen. Dit past in het streven om een circulaire dynamiek te introduceren in de auto-industrie, waar renovatie nog in de kinderschoenen staat.

Des outils pour réduire l'impact environnemental des déplacements

Il est essentiel que la politique de mobilité contribue activement à la réalisation des objectifs environnementaux du gouvernement. Dans ce cadre, plusieurs mesures seront étudiées.

Je souhaite aider les citoyens à mieux s'informer sur la mobilité électrique, qui génère beaucoup de questions.

J'ai lancé avec mes collègues régionaux une concertation afin d'établir une vision interfédérale de la mobilité servicielle ou MaaS (*Mobility as a service*). L'objectif est de faciliter la mobilité des citoyens et de les accompagner au mieux dans leur choix multimodaux de mobilité. La mobilité servicielle ou MaaS utilise un ensemble de données et une interface numérique pour fournir et gérer de façon efficace un service de transport avec une offre simple qui répond aux besoins de mobilité des personnes. Loin de se limiter à une app, il s'agit d'un outil permettant aux usagers de prendre conscience des avantages (temporels, environnementaux et financiers) de combiner différents modes de transports et d'y recourir plus facilement. Ainsi, le choix de la solution la plus adaptée en termes de transport se fera toujours plus naturellement. Cette année, nous co-écrivons une vision orientée sur quatre axes, en ligne avec les initiatives européennes et régionales: la gouvernance des données et IT, le modèle de marché, les hubs multimodaux et enfin la sensibilisation de la population. Cette vision permettra de définir par la suite un cadre réglementaire.

Mieux contrôler le transport routier et protéger nos entreprises face au dumping social

La fraude et le dumping social exercent une influence négative sur la santé économique du secteur routier et des entreprises belges, ainsi que sur le respect des conditions de travail et sur la sécurité sur la route. Afin d'optimiser la collaboration entre les différents services de contrôle (Police, Mobilité, Douanes, Régions, Emploi et Travail, Sécurité sociale, etc.), 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. La mise à jour du Plan fédéral de lutte contre le dumping social sera également proposée, en collaboration avec mes collègues de l'Emploi et des Affaires sociales. En coopération avec les Régions et mes collègues de l'Emploi et des Affaires sociales, je veillerai à la bonne application et à la transposition des nouvelles règles du Paquet Mobilité, qui entreront en vigueur à partir de 2022.

Tools om het milieueffect van verplaatsingen te verminderen

Het is van essentieel belang dat het mobiliteitsbeleid actief bijdraagt tot de milieudoelstellingen van de regering. In dit verband zullen verschillende maatregelen worden bestudeerd.

Ik wil de burgers helpen zich beter te informeren over elektrische mobiliteit, die veel vragen oproept.

Samen met mijn gewestelijke collega's heb ik een raadpleging gelanceerd om een interfederale visie op *Mobility as a Service* (MaaS) te ontwikkelen. Het doel is de mobiliteit van de burgers te bevorderen en hen te ondersteunen bij hun multimodale mobiliteitskeuzes. *Mobility as a Service* of MaaS maakt gebruik van een reeks gegevens en een digitale interface om op efficiënte wijze een vervoersdienst aan te bieden en te beheren met een eenvoudig aanbod dat beantwoordt aan de mobiliteitsbehoeften van de mensen. Het is niet zomaar een app, het is een tool om gebruikers bewust te maken van de voordelen (qua tijd, qua milieu en financieel) van het combineren van verschillende vervoerswijzen en om het gebruik ervan te vergemakkelijken. Zo zal de keuze van de meest geschikte vervoersoplossing steeds natuurlijker verlopen. Dit jaar zullen wij samen schrijven aan een visie die zich toespitst op vier krachtlijnen, in lijn met de Europese en gewestelijke initiatieven: data- en IT-governance, het marktmodel, multimodale hubs en ten slotte bewustmaking van het publiek. Op basis van deze visie zal in een later stadium een regelgevingskader kunnen worden vastgesteld.

Betere controle op het wegvervoer en bescherming van onze bedrijven tegen sociale dumping

Fraude en sociale dumping hebben een negatieve invloed op de economische staat van de Belgische sector van het wegvervoer en de ondernemingen, alsook op de naleving van de arbeidsvoorwaarden en de veiligheid op de weg. Om de samenwerking tussen de verschillende controlediensten (politie, mobiliteit, douane, gewesten, werkgelegenheid en arbeid, sociale zekerheid enz.) te optimaliseren, zal ik de FOD Mobiliteit en Vervoer opdragen na te gaan welke mogelijkheden er zijn om de werkmethode en de prioritaire controleacties te verbeteren. Deze samenwerking zal worden vastgelegd in nieuwe protocollen tussen administraties. In samenwerking met mijn collega's van Werkgelegenheid en Sociale Zaken zal ook de update van het Federaal Plan voor de strijd tegen sociale dumping worden voorgesteld. In samenwerking met de gewesten en mijn collega's van Werkgelegenheid en Sociale Zaken zal ik toezien op de correcte toepassing en omzetting van de nieuwe regels van het Mobiliteitspakket, die vanaf 2022 van kracht zullen worden.

Toujours une orientation usager

En tant que ministre de la Mobilité, je développerai plusieurs mesures concrètes au service de tous les usagers. L'objectif est de simplifier plusieurs procédures administratives et, au final, de faciliter la vie des usagers.

La nouvelle procédure de demande de dérogation au port de la ceinture (pour les usagers ayant des contre-indications médicales graves) sera lancée à la fin de cette année 2021, une fois que la réglementation aura été adoptée.

Les permis de conduire sont depuis 2010 délivrés sous un format similaire à la carte d'identité, et doivent désormais être remplacés tous les dix ans. Une campagne d'information, éventuellement accompagnée d'un courrier de rappel aux citoyens concernés, sera organisée en 2022.

À partir de 2022, il sera possible d'introduire sa demande de permis de conduire en ligne, sans devoir passer à la commune pour cette démarche. Nous passerons d'abord par une phase de test auprès de quelques communes pilotes. Il ne faudra plus se déplacer à la commune qu'au moment de retirer son permis.

Dès 2022, lorsqu'on achètera une moto d'occasion en Belgique, elle pourra être immatriculée en ligne via WebDIV, grâce à un système de préenregistrement dans le système de bpost.

3. L'aérien face à de grands défis

Le monde aérien est un secteur important d'un point de vue économique, social et géopolitique pour Bruxelles, capitale de l'Europe, et ce tant pour notre pays et en Europe. Il est néanmoins nécessaire que celui-ci revoie sa feuille de route afin de relever les défis qui l'attendent sur les enjeux climatiques. Cette révision sera la condition *sine qua non* pour assurer sa pérennité. C'est dans une volonté, d'une part, de diminuer l'impact de l'activité aérienne sur l'environnement et sur les populations survolées et d'autre part, d'accompagner et d'inciter le secteur à relever ces défis majeurs pour les générations futures que j'inscris mon action. À travers celle-ci, les priorités seront mises particulièrement sur:

1) Les aspects de sécurité aérienne avant toute autre considération. En effet, l'aviation est un mode de transport sûr et tout ce qui sera mis en œuvre ne pourra en aucun cas dégrader le haut niveau de sécurité aérienne aujourd'hui atteint. Au contraire, il devra le renforcer;

De gebruiker staat altijd centraal

Als minister van Mobiliteit zal ik een aantal concrete maatregelen uitwerken ten voordele van alle gebruikers. Het is de bedoeling verschillende administratieve procedures te vereenvoudigen en uiteindelijk het leven van de gebruikers gemakkelijker te maken.

De nieuwe procedure voor het aanvragen van vrijstellingen van het dragen van de veiligheidsgordel (voor de gebruikers met ernstige medische contra-indicaties) zal eind 2021 van start gaan, zodra de reglementering is aangenomen.

Sinds 2010 worden de rijbewijzen afgegeven in een formaat dat vergelijkbaar is met dat van de identiteitskaart, en ze moeten voortaan om de tien jaar worden vervangen. In 2022 zal een voorlichtingscampagne worden georganiseerd, eventueel vergezeld van een herinneringsbrief aan de betrokken burgers.

Vanaf 2022 zal het mogelijk zijn om online een rijbewijs aan te vragen, zonder dat de burger daarvoor naar de gemeente hoeft te gaan. We zullen eerst een testfase doorlopen met een paar pilotgemeenten. Burgers zullen alleen nog naar de gemeente hoeven te gaan om hun rijbewijs op te halen.

Vanaf 2022 zal het mogelijk zijn om bij de aankoop van een tweedehands motor in België die motor online te registreren via WebDIV, dankzij een systeem van preregistratie in het bpost-systeem.

3. De luchtvaart staat voor grote uitdagingen

De luchtvaartsector is vanuit economisch, sociaal en geopolitiek oogpunt een belangrijke sector voor Brussel, de hoofdstad van Europa, voor ons land en in Europa. De sector moet zijn toekomstplannen echter herzien om het hoofd te kunnen bieden aan de uitdagingen waarmee hij te kampen krijgt op milieugebied. Deze herziening zal de *conditio sine qua non* zijn voor zijn voortbestaan. Mijn actie is bedoeld om het effect van de luchtvaartactiviteit op het milieu en op de omwonenden te verminderen, en om de sector te begeleiden en aan te moedigen om deze belangrijke uitdagingen voor de toekomstige generaties aan te gaan. Via deze actie worden de prioriteiten vooral gelegd op:

1) De luchtvaartveiligheidsaspecten, die boven alle andere overwegingen gaan. De luchtvaart is immers een veilige vervoerswijze en alles wat ten uitvoer zal worden gelegd, mag op geen enkele wijze afbreuk doen aan het hoge niveau van luchtvaartveiligheid dat vandaag is bereikt. Integendeel, de veiligheid moet net worden versterkt;

2) L'efficience environnementale. Si l'aviation veut entrevoir un avenir, il est primordial qu'elle réduise substantiellement l'impact qu'elle a sur son environnement, tant au niveau des nuisances sonores que des rejets de CO² et de particules fines. Je serai particulièrement attentif à ces aspects en relation avec les objectifs de développement durable;

3) À travers les différentes missions que rendent la Direction générale du transport aérien (DGTA) et skeyes, il me tient à cœur d'assurer que le service public soit et reste au service du public, c'est-à-dire au service de la collectivité et des défis sociétaux.

Bruxelles-National: renouer le dialogue et restaurer la confiance

Un travail ayant pour but de diminuer son impact sur les riverains proches tout en apportant une plus grande sécurité juridique à l'aéroport de Bruxelles-National a été initié dès le début de mon entrée en fonction. Ce travail se décline aujourd'hui entre autres par les actions suivantes:

— Une plateforme de concertation

Face aux nuisances sonores et environnementales générées par les activités de l'aéroport de Bruxelles-National, je souhaite contribuer à l'identification de solutions permettant d'améliorer la situation des populations survolées.

Pour ce faire, conformément à l'accord de gouvernement et à la décision du Tribunal néerlandophone de première instance de Bruxelles du 30 mai 2018, j'ai l'ambition de renouer le dialogue, de restaurer la confiance entre les parties et de créer un espace de discussion où chacun pourra écouter l'autre et exposer ses propositions pour l'avenir de l'aéroport (portant notamment sur les conditions d'exploitation de l'aéroport, les routes aériennes à suivre, les conditions d'utilisation de ces routes, l'utilisation des pistes de l'aéroport, la mise en œuvre de "quick-wins" éventuels., etc.). La participation des acteurs constitue une source d'idées, de réponses, et de propositions à considérer.

En septembre 2021, la première réunion de la plateforme de concertation a rassemblé les différentes associations de riverains et de la société civile, les autorités locales ainsi que les acteurs socio-économiques et opérationnels concernés par l'impact sonore de l'aéroport de Bruxelles-National. Cette plateforme se réunira tous les trois mois et a pour but de parvenir à un "Pacte sur l'aéroport de Bruxelles-National et son avenir". Ce dernier devra faire l'objet d'un large consensus et

2) De milieu-efciëntie. Wil de luchtvaart een toekomst hebben, dan is het van essentieel belang dat zij haar effect op het milieu aanzienlijk vermindert, zowel wat de geluidsoverlast als wat de uitstoot van CO² en fijn stof betreft. Ik zal bijzondere aandacht besteden aan deze aspecten in verband met de duurzame-ontwikkelingsdoelstellingen;

3) Via de verschillende opdrachten van het directoraat-generaal Luchtvervoer (DGLV) en skeyes wil ik ervoor zorgen dat de openbare dienst ten dienste staat en blijft van het publiek, met andere woorden ten dienste van de gemeenschap en de maatschappelijke uitdagingen.

Brussel-Nationaal: de dialoog hervatten en het vertrouwen herstellen

Meteen na mijn ambtsaanvaarding werden werkzaamheden opgestart om de impact van de luchthaven op de omwonenden te beperken en tegelijk meer rechtszekerheid te bieden aan Brussel-Nationaal. Deze werkzaamheden worden momenteel uitgevoerd door middel van onder andere de volgende acties:

— Een overlegplatform

Geconfronteerd met de geluidsoverlast en de milieuvervuiling ten gevolge van de activiteiten van de luchthaven Brussel-Nationaal, zou ik willen bijdragen aan het zoeken naar oplossingen om de situatie van de omwonenden te verbeteren.

Daartoe streef ik, in overeenstemming met het regeerakkoord en de uitspraak van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg te Brussel van 30 mei 2018, naar het herstel van de dialoog en het vertrouwen tussen de partijen, en naar het creëren van een discussieruimte waarin elke partij naar de ander kan luisteren en haar voorstellen voor de toekomst van de luchthaven kan uiteenzetten (met inbegrip van de exploitatievoorwaarden van de luchthaven, de te volgen vluchtroutes, de voorwaarden voor het gebruik van deze routes, het gebruik van de start- en landingsbanen van de luchthaven, de uitvoering van eventuele quickwins, enz.). De deelname van de actoren is een bron van ideeën, antwoorden en voorstellen die in overweging moeten worden genomen.

In september 2021 bracht de eerste vergadering van het overlegplatform de verschillende bewoners- en middenveldorganisaties, lokale overheden, socio-economische en operationele actoren die betrokken zijn bij de geluidshinder van de luchthaven Brussel-Nationaal, bijeen. Dit platform zal om de drie maanden samenkomen en streeft naar een "Pact over Brussels Airport en zijn toekomst". Over dat pact zou een brede consensus moeten bestaan en het zou mogelijk moeten

permettre de dégager des solutions pérennes dans ce dossier particulièrement complexe.

— Une nouvelle étude d’incidences en cours

Parallèlement, le bureau ENVISA poursuit ses travaux en vue de compléter et de finaliser l’étude d’incidences sur les points identifiés par le jugement du 9 décembre 2020 de la Chambre des référés du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles. L’objectif est de publier les résultats de cette étude en juin 2022, conformément à ce jugement.

— Un groupe technique à pied d’œuvre

Un groupe de travail rassemblant des experts techniques et opérationnels de la DGTA, de Skeyes, des compagnies aériennes et de l’aéroport de Bruxelles-National, se réunit régulièrement depuis juin 2021 afin de proposer des solutions à court, moyen et long terme dans la gestion du trafic aérien et l’utilisation de l’espace aérien. Ainsi, une révision de l’ensemble des procédures de vol, en utilisant les technologies les plus modernes (PBN), et une évaluation des améliorations qui peuvent être apportées au profil de vol et/ou dans la gestion de la configuration des paramètres aérodynamiques des avions et de réglage des moteurs (taux de montée, virage, passage entre montée initiale et accélération) sont en cours.

Ce groupe viendra également en support à la Plateforme de concertation et étudiera de manière objective et transparente la faisabilité technique et opérationnelle des propositions de solution évoquées au sein de celle-ci.

— La gestion du contentieux

Le dossier du survol est un héritage politique, urbanistique et judiciaire très complexe. Cette situation délicate a été reconnue récemment par le Tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles, qui a statué dans son jugement que les différentes procédures judiciaires concernant la problématique de l’aéroport de Bruxelles-National ont conduit à *“un enchevêtrement inextricable”*, rendant *“impossible pour les tribunaux de résoudre la question des vols d’avion et de l’aéroport sur la base de procès individuels”*. S’il me tient à cœur de répondre aux différentes condamnations de l’État belge dans ce dossier, je travaille aujourd’hui en m’assurant de consolider une vision globale de cette problématique, tout en ayant une approche méthodique et pragmatique.

zijn duurzame oplossingen te vinden voor dit bijzonder complexe vraagstuk.

— Een nieuwe effectbeoordeling is aan de gang

Tegelijkertijd werkt het bureau ENVISA verder aan de voltooiing en afronding van de effectbeoordeling met betrekking tot de punten die zijn genoemd in het vonnis van 9 december 2020 van de Kortgedingkamer van de Franstalige Rechtbank van Eerste Aanleg van Brussel. Het is de bedoeling dat de resultaten van deze studie in juni 2022 worden gepubliceerd, in overeenstemming met dit vonnis.

— Een technische groep staat paraat

Een werkgroep van technische en operationele experts van het DGLV, Skeyes, de luchtvaartmaatschappijen en Brussels Airport komt sinds juni 2021 regelmatig bijeen om korte-, middellange- en langetermijnoplossingen voor te stellen voor het luchtverkeersbeheer en het gebruik van het luchtruim. Zo wordt gewerkt aan een herziening van alle vliegprocedures, met gebruikmaking van de modernste technologieën (PBN), en aan een evaluatie van de mogelijke verbeteringen aan het vluchtprofiel en/of aan het beheer van de configuratie van de aerodynamische parameters en de motorinstellingen van het vliegtuig (stijgsnelheid, bocht, overgang tussen initiële klim en versnelling).

Deze groep zal ook het overlegplatform ondersteunen en de technische en operationele haalbaarheid van de binnen het platform voorgestelde oplossingen op een objectieve en transparante manier bestuderen.

— Geschillenbeheer

Het dossier inzake het overvliegen is een zeer complexe politieke, stedenbouwkundige en juridische erfenis. Deze delicate situatie werd onlangs erkend door de Nederlandstalige Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel, die in haar vonnis oordeelde dat de verschillende gerechtelijke procedures in verband met de problematiek van de luchthaven Brussel-Nationaal hebben geleid tot *“een onontwarbaar kluwen”*, waardoor het *“voor de rechtbanken onmogelijk is om de kwestie van de vluchten en de luchthaven op basis van individuele processen op te lossen”*. Hoewel ik het belangrijk vind om een antwoord te bieden op de verschillende veroordelingen van de Belgische Staat in deze zaak, werk ik vandaag eerst aan een globale visie op dit probleem en kies ik voor een methodische en pragmatische aanpak.

De nouveaux défis pour skeyes

Dès que le nouveau Conseil d'administration de skeyes sera mis en place, il aura pour tâche de s'atteler à la rédaction d'une proposition de contrat de gestion, qui fera ensuite l'objet d'une négociation avec le gouvernement.

Le contrat de gestion de l'entreprise est arrivé à échéance en juillet 2020. L'élaboration d'un nouveau contrat de gestion sera aussi un dossier très important pour cette législature. Celui-ci devra intégrer les éléments qui permettront à skeyes de répondre aux nouveaux défis que sont notamment, au-delà de la gestion du ciel belge, la diminution de l'impact sonore et environnemental de l'activité aérienne, tout en maintenant le haut niveau de sécurité aérienne atteint aujourd'hui par la Belgique, et la maîtrise des coûts de l'entreprise.

Ce contrat devra également tenir compte de l'évolution de la philosophie que l'Union européenne veut imprimer au *Single European Sky* - "le ciel unique européen". Il soutiendra pleinement la poursuite des synergies avec la Défense et la consolidation du dialogue et de la collaboration avec les Régions.

Le nouveau contrat de gestion visera à une amélioration de la gouvernance de l'entreprise publique, y compris de sa structure de financement, de la participation publique à la gestion et de la transparence nécessaire. L'aspect relatif à l'accroissement de la performance environnementale du secteur aérien sera également un point majeur de celui-ci et fera l'objet d'une attention particulière.

De plus, le dialogue social dans la perspective d'une continuité et d'une qualité des services à destination de l'ensemble des parties prenantes sera renforcé.

Le développement prometteur du secteur des drones

Le développement des drones permet d'envisager une large plage d'applications touchant à différents secteurs de la société, qu'ils soient liés aux urgences médicales, à la sécurité, à l'agriculture, aux médias ou encore à l'amélioration de l'impact environnemental du secteur aérien.

Par exemple, lors de catastrophes ou de situations d'urgence, les drones peuvent constituer un support efficace et complémentaire aux unités d'intervention rapide, qu'il s'agisse des pompiers, de la protection civile, du monde médical ou de la police.

Nieuwe uitdagingen voor skeyes

Zodra de nieuwe raad van bestuur van skeyes is geïnstalleerd, zal die worden belast met het opstellen van een voorstel voor een beheerscontract, waarover vervolgens met de regering zal worden onderhandeld.

Het beheerscontract van de onderneming liep af in juli 2020. De ontwikkeling van een nieuw beheerscontract zal ook een zeer belangrijk dossier zijn voor deze legislatuur. Hierin moeten de elementen worden verwerkt die Skeyes in staat zullen stellen de nieuwe uitdagingen aan te gaan die, naast het beheer van het Belgische luchtruim, de vermindering van de geluids- en milieu-impact van de luchtvaartactiviteit omvatten, met behoud van het hoge niveau van luchtvaartveiligheid dat België vandaag bereikt, en de beheersing van de kosten van het bedrijf.

In dit contract zal ook rekening moeten worden gehouden met de veranderende filosofie die de Europese Unie aan de "*Single European Sky*", het eengemaakte Europese luchtruim, wil geven. Het zal de voortzetting van de synergieën met Defensie en de consolidatie van de dialoog en de samenwerking met de gewesten ten volle ondersteunen.

Het nieuwe beheerscontract zal gericht zijn op verbetering van de governance van het overheidsbedrijf, met inbegrip van zijn financieringsstructuur, de publieke participatie in het beheer en de noodzakelijke transparantie. Het aspect van de verbetering van de milieuprestaties van de luchtvaartsector zal ook een belangrijk aandachtspunt van dit contract zijn en zal bijzondere aandacht krijgen.

Bovendien zal de sociale dialoog met het oog op de continuïteit en de kwaliteit van de dienstverlening voor alle belanghebbenden worden versterkt.

De veelbelovende ontwikkeling van de dronector

De ontwikkeling van drones maakt een breed scala van toepassingen mogelijk in verschillende sectoren van de samenleving, van medische noodsituaties tot veiligheid, landbouw, media en verbetering van de milieu-impact van de luchtvaartsector.

Bij rampen of noodsituaties bijvoorbeeld kunnen drones effectieve en aanvullende ondersteuning bieden aan snelle interventie-eenheden, of het nu gaat om brandweerlieden, de civiele bescherming, medische diensten of de politie.

Le monde de l'agriculture se montre aussi très intéressé par le développement des drones dans le cadre de la gestion des cultures. Les drones permettraient une détection plus facile des maladies, des interventions ponctuelles et un recours mieux dosé aux produits phytosanitaires.

Les études environnementales se voient également facilitées grâce à l'imagerie par drones, qui permet par exemple la détection des déperditions de chaleur des bâtiments. Par ailleurs, l'utilisation des drones peut avantageusement remplacer l'aviation légère, qui est bien plus polluante et moins efficace pour effectuer, entre autres, la surveillance technique des ouvrages d'art ainsi que celle des sites sensibles ou de grands sites industriels. Les drones ont aussi montré toute leur pertinence lors de tests en conditions réelles pour analyser des rejets de gros navires et détecter tout déversement de polluants en mer.

Le domaine des drones constitue donc une technologie de l'avenir qui, pour ces diverses raisons, bénéficiera d'une attention particulière, en étant particulièrement attentif au respect de la vie privée.

Réorganiser la Direction générale du transport aérien (DGTA)

La Direction générale du transport aérien est régulièrement auditée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) dans le cadre de ses missions. À la suite d'un audit de la DGTA par l'Agence européenne, intervenu en mars 2021, des non-conformités majeures et critiques ont été décelées par l'AESA notamment au niveau de la Direction licences de la DGTA.

Une réponse forte et proportionnée à la gravité de la situation était attendue de la part du gouvernement et a été donnée en juin 2021. Un plan d'actions détaillé a été décidé et les moyens budgétaires nécessaires à son implémentation ont été demandés et obtenus. Une rénovation en profondeur de l'administration a débuté au cours de cet été et devrait aboutir dans les deux ans, et ce notamment grâce au soutien technique de l'AESA apporté par le détachement de deux membres de l'Agence à la DGTA. Ce travail sera réalisé en tenant compte de l'étude KPMG réalisée en 2016, qui indiquait déjà les axes à considérer afin de rendre l'organisation de la DGTA plus performante.

Cette réforme de l'organisation et des moyens de mon administration passera par le recrutement de 29 ETP supplémentaires, la révision de l'ensemble des

Ook de landbouwwereld is zeer geïnteresseerd in de ontwikkeling van drones voor gewasbeheer. Drones zouden het gemakkelijker maken ziekten op te sporen, gericht in te grijpen en gewasbeschermingsmiddelen beter te doseren.

Milieuonderzoek wordt ook vergemakkelijkt door dronebeelden, waarmee bijvoorbeeld warmteverlies van gebouwen kan worden opgespoord. Bovendien kan het gebruik van drones de lichte luchtvaart, die veel vervuilender en minder efficiënt is, op voordelige wijze vervangen voor onder meer de technische bewaking van kunstwerken en van gevoelige sites of grote industrieterreinen. De drones hebben ook hun waarde bewezen bij tests in de praktijk om lozingen van grote schepen te analyseren en lozingen van verontreinigende stoffen op zee op te sporen.

Drones vormen bijgevolg een technologie van de toekomst die, om deze verschillende redenen, een sterke focus zal krijgen, met bijzondere aandacht voor de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer.

Reorganisatie van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV)

Het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) wordt in het kader van zijn werkzaamheden regelmatig gecontroleerd door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA). Na een audit van het DGLV door het Europees Agentschap in maart 2021 werden door het EASA met name in de directie Vergunningen van het DGLV belangrijke en kritieke non-conformiteiten vastgesteld.

Van de regering werd een krachtig antwoord verwacht, dat in verhouding stond tot de ernst van de situatie. Dat antwoord kwam er in juni 2021. Er werd een gedetailleerd actieplan vastgesteld en de nodige budgettaire middelen voor de uitvoering ervan werden gevraagd en bekomen. In de zomer is men begonnen met een grondige herziening van de administratie, die binnen twee jaar moet zijn voltooid, met name dankzij de technische steun van het EASA via de detachering van twee leden van het Agentschap naar het DGLV. Bij deze werkzaamheden zal rekening worden gehouden met de studie door KPMG uit 2016, waarin reeds werd aangegeven welke krachtlijnen in aanmerking moeten worden genomen om de organisatie van het DGLV performanter te maken.

Deze hervorming van de organisatie en de middelen van onze administratie omvat de rekrutering van 29 extra VTE's, de herziening van alle IT-tools die ter beschikking

outils informatiques mis à disposition de la DGTA, et par l'élaboration d'une vision à moyen et long terme afin que mon administration puisse accompagner le secteur aérien dans les défis qui s'annoncent à lui. Il faudra également mettre en place des KPI's (indicateurs clefs de performance) permettant de monitorer le niveau d'efficacité de notre administration et d'entreprendre une révision des redevances, et ce, afin que l'argent perçu par la DGTA corresponde à l'effort qu'elle fournit pour traiter les différents dossiers et qu'une proportionnalité existe par rapport aux enjeux économiques de chaque domaine du secteur. L'objectif étant de tendre à terme, autant que possible, vers l'autofinancement de la Direction générale concernée.

Peser sur la position européenne

Au niveau européen, je continuerai de plaider pour une réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien et une meilleure organisation du ciel européen, qui prenne davantage en compte les dimensions environnementales. C'est un défi majeur.

Dès mon entrée en fonction, j'ai activement plaidé pour l'introduction de critères environnementaux stricts dans la proposition de la Commission européenne de révision du ciel unique européen. Je me réjouis que, avec un certain nombre de pays européens, nous ayons pu faire évoluer la proposition vers une aviation plus respectueuse de l'environnement, raison pour laquelle la Belgique a voté en faveur de ce texte.

Je resterai très attentif aux négociations en trilogue à venir, afin d'obtenir des résultats complémentaires vers une aviation plus durable.

De plus, mon objectif est de rendre le train plus compétitif par rapport à l'avion, en vue de favoriser le report modal du second vers le premier. Pour ce faire, j'entends agir sur deux volets:

— D'une part, le secteur aérien doit payer sa juste part eu égard aux externalités négatives qu'il génère. À ce propos, j'accueille favorablement la proposition de la Commission européenne de mettre progressivement fin à l'exonération fiscale sur le kérosène à partir de 2023 pour les vols au sein de l'Union européenne. Je continuerai également de plaider au niveau européen pour une interdiction des "sauts de puce", dans la logique de la décision de la majorité fédérale de prélever des droits d'embarquement.

— D'autre part, l'étude de substitution du trafic aérien par le ferroviaire du SPF Mobilité et Transports sera prochainement menée à son terme. Les résultats de cette étude seront analysés avec minutie et feront l'objet de

van het DGLV worden gesteld en de ontwikkeling van een visie op middellange en lange termijn, zodat onze administratie de luchtvaartsector kan begeleiden bij de uitdagingen die in het verschiet liggen. Er moeten ook KPI's (Key Performance Indicators) worden ingevoerd om de doeltreffendheid van onze administratie te controleren en de retributies moeten worden herzien, zodat de door het DGLV geïnde bedragen overeenstemmen met de inspanningen die het zich getroost voor de behandeling van de verschillende dossiers en zodat er sprake is van evenredigheid ten aanzien van de economische belangen van elk deel van de sector. Het doel is zoveel mogelijk te komen tot zelffinanciering voor het betrokken directoraat-generaal.

Invloed uitoefenen op het Europese standpunt

Op Europees niveau zal ik blijven pleiten voor een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaartsector en voor een betere organisatie van het Europese luchtruim, waarbij meer rekening wordt gehouden met de milieuaspecten. Dit is een grote uitdaging.

Van bij mijn aantreden heb ik actief gepleit voor de invoering van strenge milieucriteria in het voorstel van de Europese Commissie voor de herziening van het eengemaakt Europees luchtruim. Ik ben blij dat wij samen met een aantal Europese landen het voorstel in de richting van een milieuvriendelijker luchtvaart hebben kunnen sturen, meteen ook de reden voor België om voor die tekst te stemmen.

Ik zal het komende driehoeksoverleg nauwlettend blijven volgen, teneinde verdere resultaten te boeken in de richting van een duurzamere luchtvaart.

Voorts is het mijn bedoeling de trein concurrerende te maken in verhouding tot het vliegtuig, om een modal shift van het vliegtuig naar de trein aan te moedigen. Daartoe ben ik van plan op twee fronten te handelen:

— Enerzijds moet de luchtvaartsector zijn correcte aandeel betalen voor de negatieve externe effecten die hij veroorzaakt. In dit verband juich ik het voorstel van de Europese Commissie toe om de belastingvrijstelling voor kerosine vanaf 2023 geleidelijk af te schaffen voor vluchten binnen de Europese Unie. Ik zal ook op Europees niveau blijven pleiten voor een verbod op korteafstandsvluchten, in de lijn van de beslissing van de federale meerderheid een inscheeptaks in te voeren.

— Bovendien zal de studie van de FOD Mobiliteit en Vervoer over de vervanging van het luchtverkeer door het spoorvervoer binnenkort worden voltooid. De resultaten van deze studie zullen zorgvuldig worden

recommandations, afin de favoriser le report modal de l'avion vers le train.

Vigilance maximale pour la sûreté aérienne

La sécurisation des aéroports doit faire l'objet d'une vigilance permanente. En 2022, la DGTA continuera donc la révision du Plan national pour la sûreté de l'aviation (NASP), entamée précédemment.

La gestion des accès aux aéroports (octroi des badges d'accès) fera l'objet d'un point d'attention particulier de la part de la DGTA. Dans ce cadre, elle étudiera les scénarii de plateformes sécurisées pour le partage de données et d'informations avec les "security managers" des aéroports et les acteurs de la chaîne logistique.

4. Feu vert pour la navigation fluviale

Une nouvelle navigation de plaisance

Après des années de travaux et de concertations, la loi du 5 juillet 2018 et son arrêté royal du 28 juin 2019 ont fourni un nouveau cadre légal et réglementaire aux activités des plaisanciers. La mise en œuvre concrète de cette réforme a néanmoins permis d'identifier des points d'amélioration. En étroite collaboration avec le ministre en charge de la Mer du Nord, j'ai veillé à ce que des adaptations puissent être introduites en concertation avec le secteur.

Dans les prochains mois, la mise en œuvre de la réforme réglementaire prendra pleinement ses effets au bénéfice de la sécurité de toutes et de tous, et je ne peux que m'en réjouir. Une étape importante aura été franchie. Le prochain défi sera de s'assurer que les nouvelles règles soient bien connues et comprises de tous les plaisanciers, qu'ils soient affiliés à un club ou non. L'administration veillera à sensibiliser les plaisanciers en diffusant le plus efficacement possible toutes les informations utiles.

L'économie circulaire au fil de l'eau

À ma demande, le SPF Mobilité et Transports a entamé en 2021 une cartographie du potentiel de l'économie circulaire dans le secteur de la navigation. L'objectif est d'identifier des projets qui permettent de soutenir l'économie circulaire en tenant compte des initiatives

geanalyseerd en er zullen aanbevelingen worden gedaan om een modal shift van luchtvervoer naar spoorvervoer aan te moedigen.

Maximale waakzaamheid voor de beveiliging van de luchtvaart

De beveiliging van luchthavens moet voortdurend nauwlettend in het oog worden gehouden. In 2022 zal het DGLV dan ook voortwerken aan de herziening van het nationale beveiligingsplan voor de luchtvaart (NASP: *National Action Security Plan*), waarmee al eerder een begin was gemaakt.

Het beheer van de toegang tot de luchthavens (toekenning van toegangsbadges) wordt een bijzonder aandachtspunt voor het DGLV. In dit verband zal het scenario's bestuderen voor beveiligde platforms voor het delen van gegevens en informatie met de security managers van de luchthavens en de actoren uit de toeleveringsketen.

4. Groen licht voor de binnenvaart

Een nieuwe pleziervaart

Na jaren van werkzaamheden en overleg is met de wet van 5 juli 2018 en het bijbehorende koninklijk besluit van 28 juni 2019 een nieuw wettelijk en regelgevend kader voor de pleziervaart tot stand gebracht. De concrete uitvoering van deze hervorming heeft het evenwel mogelijk gemaakt vast te stellen welke punten nog voor verbetering vatbaar zijn. In nauwe samenwerking met de minister voor de Noordzee heb ik ervoor gezorgd dat in overleg met de sector aanpassingen konden worden doorgevoerd.

In de komende maanden zal de uitvoering van de hervorming van de regelgeving volledig in werking treden ten behoeve van ieders veiligheid, en ik kan dit alleen maar toejuichen. Zo zal een belangrijke stap zijn gezet. De volgende uitdaging zal zijn ervoor te zorgen dat de nieuwe regels bekend zijn bij en begrepen worden door alle pleziervaarders, al dan niet aangesloten bij een club. De administratie zal ervoor zorgen dat de pleziervaarders hiervan op de hoogte worden gebracht door alle relevante informatie zo doeltreffend mogelijk te verspreiden.

De kringlooeconomie in de waterlopen

Op mijn verzoek is de FOD Mobiliteit en Vervoer gestart met het in kaart brengen van het potentieel van de circulaire economie in de scheepvaartsector in 2021. Het doel is projecten te identificeren die de circulaire economie ondersteunen, rekening houdend met bestaande of

existantes ou en projet au sein du secteur. L'année 2022 sera consacrée à affiner cette analyse (un problème d'épaves abandonnées a été identifié) et à lister les actions concrètes (analyse des méthodes de recyclage écologique, contribution au recyclage, etc.) qui pourront être menées par la suite.

Des progrès pour la navigation intérieure

J'ai relancé la concertation avec les différentes parties afin d'introduire dans le Code belge de la navigation la partie sur le transport fluvial. Les progrès réalisés en faveur du dialogue constructif au sein du secteur me permettent désormais d'envisager une issue positive à ce dossier dans les prochains mois, en vue d'une conclusion en 2022.

L'enregistrement des navires intérieurs dans le registre naval est en bonne voie. L'arrêté royal sera prêt également en 2022.

La modernisation des outils informatiques est au centre de la stratégie de développement du secteur de la navigation. L'administration doit pouvoir moderniser ses propres outils et processus. Le projet de guichet unique et de numérisation du code de la navigation constitue un projet prioritaire en la matière.

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

geplande initiatieven binnen de sector. Het jaar 2022 zal worden gewijd aan de verfijning van deze analyse (er is een probleem van verlaten wrakken vastgesteld) en aan de opsomming van de concrete acties (analyse van ecologische recyclingmethoden, bijdrage aan recycling, enz.) die vervolgens kunnen worden ondernomen.

Vooruitgang voor de binnenvaart

Ik heb het overleg met de verschillende partijen opnieuw opgestart om het deel over de binnenvaart in het Belgische Scheepvaartwetboek op te nemen. Dankzij de vooruitgang die op het vlak van een constructieve dialoog binnen de sector is geboekt, kan ik nu uitkijken naar een positieve uitkomst van dit dossier in de komende maanden, met het oog op afronding in 2022.

De registratie van binnenlandse vaartuigen in het scheepsregister is in volle gang. Het koninklijk besluit zal ook in 2022 klaar zijn.

De modernisering van de IT-hulpmiddelen staat centraal in de ontwikkelingsstrategie van de scheepvaartsector. De administratie moet in staat zijn haar eigen instrumenten en processen te moderniseren. Het project rond een uniek loket en de digitalisering van het Scheepvaartwetboek is in dit verband een prioritair project.

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET