

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

28 octobre 2022

**NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE (\*)**

**Mobilité**

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 oktober 2022

**ALGEMENE BELEIDSNOTA (\*)**

**Mobiliteit**

---

*Voir:*

Doc 55 **2934/ (2022/2023):**

001: Liste des notes de politique générale.  
002 à 16: Notes de politique générale.

---

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

---

*Zie:*

Doc 55 **2934/ (2022/2023):**

001: Lijst van Beleidsnota's.  
002 tot 16: Beleidsnota's.

---

(\*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

08064

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

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

### Répondre à l'urgence climatique et à la justice sociale: la mobilité comme levier

Cet été 2022, les équipes d'Infrabel ont travaillé sans relâche afin de placer 22 nouveaux aiguillages sur le site de Schaerbeek-Formation. L'investissement, supérieur à 10 millions d'euros, permet d'améliorer la fluidité du trafic ferroviaire, la ponctualité et la compatibilité entre transport de marchandises et de personnes.

Mi-juin, j'inaugurais un nouveau tronçon de cycloroute à Asse. Les cycloroutes, ce sont des aménagements spécialement conçus pour le déplacement à vélo, dont 50 % se trouvent au bord des voies ferroviaires pour relier des gares et permettre une meilleure complémentarité train-vélo, le tout en profitant de l'assiette ferroviaire.

Parce que de nouvelles pratiques émergent, parce que la mobilité décarbonée est indispensable et parce que le partage apaisé des espaces publics est une clé de la qualité de vie, la Chambre a légiféré en mai dernier, avec mon soutien actif, sur le bon usage des trottinettes électriques.

Voilà, pour ne citer que trois exemples concrets, le sens de mon action comme ministre de la Mobilité et celle de notre majorité depuis deux ans: proposer un cadre structurant et des alternatives désirables, crédibles, accessibles et efficaces aux modes de transport les plus polluants.

Le chemin existe. Le mouvement a été lancé. Désormais, le changement est en œuvre. Il nous faut le rendre irrémédiable et l'amplifier.

Cela exige lucidité, méthode et action.

#### a) Lucidité

La lucidité, c'est saisir le point de bascule que nous franchissons. Avec des records de chaleur, de sécheresse ou d'ensoleillement pulvérisés tout l'été dans notre pays, et ce alors même que nous nous recueillions encore en juillet dernier en mémoire des victimes des tragiques inondations de l'an passé. Ce sont les deux faces d'une même pièce: celle d'un dérèglement climatique généralisé dont l'humanité est directement responsable. Et dont elle est directement victime; les plus fragiles les plus durement touchés.

Ce constat nous l'avons déjà fait lors de la pandémie COVID-19. Ce constat nous le faisons encore à l'heure où les factures d'énergie explosent et où les coupures

### Een antwoord bieden op de klimaatcrisis en werken aan sociale rechtvaardigheid: mobiliteit als hefboom

In de zomer van 2022 hebben de teams van Infrabel onvermoeibaar gewerkt aan de plaatsing van 22 nieuwe wissels op de site van Schaerbeek-Vorming. Deze investering van meer dan 10 miljoen euro verbetert de doorstroming van het spoorverkeer, de stiptheid, en de verenigbaarheid van goederen- en personenvervoer.

Midden juni heb ik een nieuw gedeelte van de fiets-snelweg in Asse ingehuldigd. Fietssnelwegen zijn inrichtingen die speciaal worden ontworpen voor comfortabele verplaatsingen met de fiets. 50 % van de routes ligt langs spoorwegen: zo kunnen stations met elkaar worden verbonden en vullen trein- en fietsverkeer elkaar beter aan, en bovendien profiteren de gebruikers van de vlakke spoorbedding.

Omdat er nieuwe praktijken ontstaan, omdat koolstofvrije mobiliteit essentieel is en omdat het vreedzaam delen van openbare ruimtes een sleutel is voor de levenskwaliteit, heeft de Kamer in mei, met mijn actieve steun, wetgeving uitgevaardigd over een correct gebruik van elektrische steps.

Dit zijn slechts drie concrete voorbeelden die duidelijk maken welke richting ik de laatste twee jaar, samen met onze meerderheid, ben uitgegaan als minister van Mobiliteit: een structurerend kader voorstellen en wenselijke, geloofwaardige, toegankelijke en effectieve alternatieven aanbieden voor de meest vervuilende vervoerswijzen.

De weg bestaat. De beweging is gestart. Nu is het tijd voor verandering. We moeten zorgen voor onomkeerbare verbeteringen en ze verder uitbreiden.

Dit vereist helderheid, methodiek en actie.

#### a) Helderheid

Helderheid, dat betekent: beseffen dat we ons op een kantelpunt bevinden. De hele zomer lang werden er hitte-, droogte- en zonneshijnrecords verpulverd in ons land, en tegelijk hielden we in juli de slachtoffers van de tragische overstromingen van vorig jaar in gedachte. Dit zijn twee zijden van dezelfde munt: die van een algemene klimaatverandering waarvoor de mensheid rechtstreeks verantwoordelijk is en waarvan ze een direct slachtoffer is. Bovendien worden de meest kwetsbare bevolkingsgroepen het zwaarst getroffen.

Dat was al het geval tijdens de covidpandemie. Daarbovenop komt nog dat onze energiefacturen op hol slaan en energie dreigt te worden afgesloten. En

menacent. Nous le ferons de nouveau demain lorsque telle ou telle crise considérable s'enclenchera. Urgence climatique et justice sociale vont de pair.

Le rythme effréné de l'actualité laisse parfois à penser qu'une crise balaie l'autre. Rien n'est plus faux. Nous le savons, c'est un système global qui déraile. Le temps des hésitations et des tâtonnements est révolu.

Car il convient de regarder la réalité en face, aussi brute soit-elle. Nous dévions de la trajectoire climatique fixée par l'accord de Paris, nécessaire pour garantir un avenir viable à l'humanité. En Europe, tandis que d'autres secteurs ont diminué leurs émissions de gaz à effet de serre (GES), en moyenne de 32 % sur la période 1990-2018, les émissions du secteur de transport ont, elles, crû de 33 % sur la même période. En Belgique, l'augmentation est précisément de 24 % entre 1990 et 2019 pour les trafics intérieurs. Plus exactement, c'est le transport routier qui constitue le principal frein à la baisse des émissions de GES en Belgique entre 1990 et 2019.

Notre dépendance aux énergies fossiles est, de surcroît, un piège dont la mâchoire agitée des soubresauts de la guerre, du marché dérégulé et de la raréfaction des ressources vient broyer aujourd'hui les foyers belges. Pour se chauffer comme pour se déplacer. Nous sommes des millions à n'avoir d'autre choix que de posséder un, voire deux véhicules, pour aller travailler, faire ses courses ou aller chez le médecin.

Les enjeux appellent donc à une vision globale, à une action structurelle et à un effort démocratique et social. Le devoir d'un ministre c'est d'agir aujourd'hui en pensant sur le long terme et en associant toutes les forces motrices de la Belgique.

La lucidité, c'est également saisir qu'il n'y a pas d'argent magique et que chaque euro que l'État fédéral collecte puis dépense doit être au service de l'intérêt général: pour faire bouclier social et faire levier sur la transition écologique. En matière de mobilité, ces investissements sont déterminants pour offrir aux Belges d'aujourd'hui et aux générations futures liberté, dignité et prospérité.

## **b) Méthode**

Transformer nos mobilités pour répondre aux défis de notre temps est une affaire collective. Nos concitoyen·ne·s sont en attente et précèdent d'ailleurs bien souvent les autorités publiques par leurs pratiques. Notre jeunesse

als er morgen opnieuw een grote crisis uitbreekt, zitten we weer met hetzelfde probleem. De klimaatcrisis en sociale rechtvaardigheid zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

In het nieuws worden we overspoeld met crisisberichten, die soms lijken te suggereren dat de ene crisis de andere vervangt. Niets is minder waar. Zoals we weten, is ons globale systeem aan het ontsporen. De tijd van twijfel en halfslachtige beslissingen is voorbij.

We moeten de werkelijkheid onder ogen zien, hoe wreed die ook mag lijken. We wijken af van het klimaattraject dat werd vastgelegd in de Overeenkomst van Parijs en dat noodzakelijk is om een levensvatbare toekomst voor de mensheid te garanderen. Terwijl andere sectoren in Europa hun broeikasgasemissies in de periode 1990-2018 met gemiddeld 32 % hebben verminderd, zijn de emissies van de vervoerssector in dezelfde periode met 33 % gestegen. In België bedraagt de stijging van de emissies door het binnenlandse verkeer precies 24 % tussen 1990 en 2019. Meer bepaald het wegvervoer vormt het grootste struikelblok voor de vermindering van de broeikasemissies in België tussen 1990 en 2019.

Onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen is ook een koord rond onze nek, dat steeds strakker wordt aangespannen. De onzekerheid door de oorlog, de gedereguleerde markt en de schaarste aan grondstoffen storten Belgische gezinnen in de problemen, zowel om zich te verwarmen als om zich te verplaatsen. Miljoenen van ons hebben geen andere keuze dan één of zelfs twee wagens te bezitten om naar het werk te gaan, boodschappen te doen of een dokter te raadplegen.

Daarom is er behoefte aan een globale visie, aan structurele maatregelen en aan democratische en sociale inspanningen. De plicht van een minister is om vandaag te handelen met de blik op de lange termijn, en door alle drijvende krachten van België te verenigen.

Helderheid betekent ook dat we begrijpen dat we geen geld tevoorschijn kunnen toveren. Elke euro die de Federale Staat int en vervolgens uitgeeft, moet ten dienste staan van het algemeen belang om een sociaal schild en een hefboomeffect voor de ecologische transitie te creëren. In termen van mobiliteit zijn deze investeringen cruciaal om de Belgen, vandaag en in de toekomst, vrijheid, waardigheid en welvaart te schenken.

## **b) Methodiek**

De transformatie van onze mobiliteit in het licht van de uitdagingen van vandaag is een collectieve aangelegenheid. Onze burgers kijken uit naar verandering en gaan met hun eigen daden vaak de praktijken van de

est active, demandeuse. Les acteurs économiques et sociaux sont force de proposition, en témoigne par exemple le travail inspirant de la Rail Roadmap 2030<sup>1</sup>.

Libérer et mobiliser les énergies constructives est un défi exaltant. Comme pour toutes les dimensions de l'action publique, nous devons donc écouter les Belges, les associer et les encourager pour réussir la transition vers l'écomobilité. Il revient à l'État fédéral d'agir dans ses compétences et de jouer un rôle d'ensemblier.

La transition d'un modèle à un autre ne sera juste que si elle est partagée. À l'heure des fractures sociales et des crispations identitaires, cette méthode, résolument démocratique, est un vecteur de concorde.

*“La mobilité est une liberté.”* J'ouvrais par ces mots ma note de politique générale l'an passé. Nous devons encore et toujours y lire la force d'un projet inclusif, émancipateur et fédérateur.

Cette ambition guide mes pas avec exigence. C'est notamment la capacité à faire travailler, pour la première fois, des autorités publiques et des acteurs qui, jusqu'alors, avançaient trop isolément: pour le renforcement de la sécurité routière (plans fédéral et interfédéral “All for Zero”), pour l'essor du vélo (plan “Be Cyclist”). C'est aussi (re-)créer les conditions d'un dialogue apaisé et constructif pour aborder les dossiers plus complexes, je pense ici notamment à la Plateforme de concertation autour du survol de Bruxelles ou encore à la définition des principes du système de lutte contre la récurrence de comportements dangereux au volant. C'est enfin et par exemple notre choix d'ouvrir davantage nos gares sur leur environnement pour en faire des espaces vivants, animés par telle autorité locale, telle a.s.b.l. ou encore tel commerce de proximité.

En matière de mobilité, l'échelon fédéral partage les responsabilités avec les Régions. Nous nous appliquons à conduire un travail régulier, en particulier à travers nos rendez-vous au sein de la Conférence Interministérielle de la Mobilité (CIM), que je peux sans hésitation qualifier de productifs. Citons par exemple la vision sur la mobilité servicielle (MaaS) ou nos récents échanges pour faire émerger des mesures permettant de réduire nos consommations de carburant. En 2023, nous tenterons, notamment, de faire advenir la réforme du code de la route, dont les nouvelles dispositions auront un effet concret et immédiat pour tou-te-s les Belges.

<sup>1</sup> <https://www.railroadmap2030.be/fr/rail-roadmap-2030-fr/>

overheid vooraf. Onze jeugd is actief en veeleisend. De economische en sociale actoren zijn proactief, zoals blijkt uit het inspirerende werk van de Rail Roadmap 2030<sup>1</sup>.

Het ontketenen en mobiliseren van constructieve energieën is een spannende uitdaging. Zoals bij alle andere acties van de overheid, moeten we dus naar de Belgen luisteren, hen betrekken en aanmoedigen om van de overstap naar ecomobiliteit een succes te maken. Het is aan de Federale Staat om binnen zijn bevoegdheden te handelen en een verenigende rol te spelen.

De overgang van het ene model naar het andere zal alleen eerlijk zijn als deze wordt gedeeld. In een tijd van sociale breuken en identitaire spanningen moet deze op en top democratische methode leiden tot meer eenstemmigheid.

*“Mobiliteit is een vrijheid.”* Met die woorden opende ik vorig jaar mijn algemene beleidsnota. We kunnen er nog steeds de kracht van een inclusief, emanciperend en verenigend project in zien.

Deze ambitie bepaalt alles wat ik doe. Ik denk onder meer aan de mogelijkheid om overheden en actoren die tot nu toe te veel op zichzelf stonden, voor het eerst te laten samenwerken, bijvoorbeeld voor de versterking van de verkeersveiligheid (federale en interfederale All for Zero-plannen) of voor de promotie van de fiets (Be Cyclist-plan). Het gaat er ook om (opnieuw) de voorwaarden te scheppen voor een rustige en constructieve dialoog om complexere kwesties aan te pakken. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan het platform voor overleg rond de vluchten boven Brussel, of het opstellen van de beginselen van het systeem ter bestrijding van recidive inzake gevaarlijk rijgedrag. Een laatste voorbeeld is onze keuze om onze stations meer open te stellen voor hun omgeving en ze om te vormen tot leefruimten, onder impuls van lokale overheden, vzw's en buurtwinkels.

Als het op mobiliteit aankomt, deelt het federale niveau de verantwoordelijkheid met de gewesten. Wij streven ernaar regelmatig samen te werken, meer bepaald via onze vergaderingen in het kader van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit (ICM), die ik zonder aarzeling als productief kan omschrijven. Ik denk bijvoorbeeld aan onze visie op “Mobility as a Service” (MaaS) of onze recente gesprekken om maatregelen uit te werken ter vermindering van ons brandstofverbruik. In 2023 zullen we onder meer proberen het verkeersreglement te hervormen, met nieuwe bepalingen die onmiddellijk een concrete impact zullen hebben voor alle Belgen.

<sup>1</sup> <https://www.railroadmap2030.be/nl/rail-roadmap-2030-nl/>

Il n'est également et de toute évidence de réelle qualité du travail ministériel sans une collaboration efficace avec les assemblées parlementaires. Forger la législation de demain, contrôler l'action du gouvernement, c'est le rôle de la Chambre. Vous connaissez ma disponibilité et mon respect des travaux parlementaires. Voyez-en pour preuve la présentation inédite en avant-première du contenu des contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel en juin dernier. J'entends continuer en ce sens.

Le SPF Mobilité, ma cellule stratégique et moi-même nourrissons des liens fructueux. Les appuis apportés par la direction et les agents du SPF permettent de développer de meilleurs projets. Je leur en sais gré. En retour, ces projets, notamment ceux qui disposent d'une portée structurelle, permettent de donner de la visibilité à l'administration. C'est indispensable pour répondre sur la durée de façon performante aux évolutions nécessaires de la mobilité belge.

La Belgique n'est pas une île. Notre histoire, nos infrastructures, notre économie, nos valeurs démocratiques, notre ambition d'un modèle de développement soutenable: nous sommes indéfectiblement européens. Au quotidien, j'articule donc mon action fédérale avec la construction de politiques européennes de mobilité exigeantes et efficaces. Au-delà de ma participation active aux Conseils européens, je prends régulièrement des initiatives conjointes avec des pays partenaires. Je pense par exemple à la European Cycling Declaration.

Depuis l'an passé, les Objectifs de Développement Durable (ODD) et les cibles des dits objectifs constituent des indicateurs précieux pour évaluer l'action du gouvernement fédéral. Déclinés au fur et à mesure de cette note, ils donnent à voir la pertinence des projets exposés et le chemin à accomplir.

### c) Action

Regarder les défis de notre temps avec lucidité et procéder avec méthode ne disent pas pour autant ce que nous voulons faire. Les choses sont simples: nous devons tout à la fois réparer, préparer et accélérer.

#### i) Réparer

Réparer, c'est ce que nous avons fait à plusieurs reprises, sans tergiverser face à l'urgence.

En mars dernier, plus de 7000 réfugié-e-s ukrainiens ont été accueillis en gare de Bruxelles-Midi et

Een minister kan uiteraard ook geen kwalitatief werk afleveren zonder efficiënte samenwerking met de parlementaire vergaderingen. De wetgeving van morgen vormgeven en de acties van de regering controleren: dat is de rol van de Kamer. U weet hoezeer ik beschikbaar ben en hoe groot mijn respect voor het parlementaire werk is. Bewijs daarvan is onder meer de nooit eerder geziene presentatie in avant-première van de inhoud van de beheerscontracten met de NMBS en Infrabel, afgelopen juni. Ik ben van plan om in die richting verder te gaan.

De FOD Mobiliteit, mijn strategische cel en ikzelf onderhouden vruchtbare relaties. Dankzij de steun van de directie en de vertegenwoordigers van de FOD kunnen betere projecten worden ontwikkeld. Ik ben hen daarvoor dankbaar. In ruil daarvoor zorgen deze projecten, met name die met een structurele reikwijdte, voor meer zichtbaarheid voor de administratie. Dat is essentieel om op duurzame wijze antwoorden te kunnen blijven bieden op de noodzakelijke veranderingen in de Belgische mobiliteit.

België is geen eiland. Onze geschiedenis, onze infrastructuur, onze economie, onze democratische waarden, onze ambitie voor een duurzaam ontwikkelingsmodel: we zijn allemaal door en door Europees. Daarom kader ik mijn federale optreden dagelijks in de uitbouw van een veeleisend en efficiënt Europees mobiliteitsbeleid. Naast mijn actieve deelname aan de Europese Raden neem ik regelmatig gezamenlijke initiatieven met partnerlanden – ik denk bijvoorbeeld aan de European Cycling Declaration.

Sinds vorig jaar vormen de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen (SDG's) en de betrachtingen van deze doelstellingen waardevolle indicatoren om het optreden van de federale regering te evalueren. Zij zullen verder in deze nota worden aangestipt om de relevantie van de ingediende projecten en het te voltooien traject aan te tonen.

### c) Actie

Een heldere blik op de uitdagingen van onze tijd, en een methodische werkwijze: daarmee is echter nog altijd niet gezegd wat we willen doen. Het is simpel: we moeten tegelijkertijd herstellen, voorbereiden en versnellen.

#### i) Herstellen

Herstellen, dat is wat we al meerdere keren hebben gedaan, zonder te aarzelen in dringende situaties.

In maart jongstleden werden meer dan 7000 Oekraïense vluchtelingen opgevangen in de treinstations Brussel-Zuid

de Liège-Guillemins. La gratuité pour circuler sur le réseau SNCB et transfrontalier leur a été accordée. Nous avons aussi exempté le transport routier d'aide humanitaire à destination de l'Ukraine de l'autorisation particulière, et ce afin d'accélérer la formation des convois. En juillet 2021, lorsque l'eau emportait tout sur son passage, Infrabel et la SNCB ont été accompagnées pour intervenir rapidement avec une enveloppe supérieure à 68 millions d'euros. Les personnes sinistrées ont pu bénéficier d'un "libre parcours solidarité", un pass qui leur donnait un accès gratuit aux réseaux de transport public dont le train. Pendant la pandémie, des "tickets vaccination" ont été proposés pour permettre l'aller-retour en train vers les centres de vaccination. La SNCB a reçu 288 millions d'euros de compensations COVID-19 pour 2020 (sans compter le Hello Belgium Rail Pass) et 301 millions d'euros pour 2021. De son côté, Infrabel a été soutenue à hauteur de 48 millions d'euros en 2020 et de 62 millions d'euros en 2021.

Réparer, c'est ce que nous continuerons à faire autant que de besoin: pour atténuer les effets de la crise sur les plus précaires, pour accompagner celles et ceux qui traversent les épreuves de leur temps. Personne ne doit rester au bord du chemin. La solidarité est une valeur inconditionnelle pour guider nos choix.

## ii) Préparer

Préparer, c'est ce que nous avons entrepris depuis 2020 avec cet exécutif fédéral, dont l'accord de gouvernement est qualifié par d'aucun comme le plus vert de l'histoire belge. Préparer, c'est assumer les choix qui fixent un cap et un cadre. Dans mon portefeuille ministériel c'est, par exemple, la Vision Rail 2040 qui affirme et qui concrétise l'objectif de doubler le nombre de passagers et de marchandises transportés en train. Cette vision se décline en nouveaux contrats de service public avec la SNCB et de performance avec Infrabel, en trajectoires financières ambitieuses, en un Plan train/marchandises réclamé de longue date par le secteur économique. En remettant le train sur les rails, ce gouvernement a posé les bases d'une mobilité de demain où le train jouera un rôle encore plus central qu'aujourd'hui. Car préparer c'est couler des fondations robustes et y arrimer une armature désignée avec minutie.

## iii) Accélérer

Accélérer, c'est la tâche qui est devant nous. En terme de mobilité, cela passe par:

en Luik-Guillemins. Zij kregen recht op gratis reizen op het NMBS-net en op de internationale treinen. We hebben ook het vervoer van humanitaire hulp over de weg naar Oekraïne vrijgesteld van de vergunningsplicht om de vorming van konvoien te kunnen versnellen. In juli 2021, toen het water in het oosten van ons land alles op zijn weg meesleurde, werden Infrabel en de NMBS gesteund om snel in te grijpen met een enveloppe van meer dan 68 miljoen euro. Getroffen personen kregen een "Vrijkaart Solidariteit", een vervoersbewijs dat hun gratis toegang gaf tot het openbaar vervoer en dus ook de trein. Tijdens de pandemie werden "vaccinatietickets" aangeboden om de retourreis naar de vaccinatiecentra met de trein mogelijk te maken. De NMBS ontving 288 miljoen euro aan covidcompensaties voor 2020 (exclusief de Hello Belgium Rail Pass) en 301 miljoen euro voor 2021. Infrabel werd ondersteund met 48 miljoen euro in 2020 en 62 miljoen euro in 2021.

Herstellen, dat is wat we zullen blijven doen waar nodig: de effecten van de crisis op de meest kwetsbare bevolkingsgroepen temperen, en bijstand bieden aan diegenen die de beproevingen van vandaag moeten doormaken. We mogen niemand aan de kant laten staan. Solidariteit is onvoorwaardelijk bij de sturing van onze keuzes.

## ii) Voorbereiden

Voorbereiden, daar zijn we sinds 2020 mee bezig met deze federale regering, met een regeringsakkoord dat door sommigen wordt beschreven als het groenste in de geschiedenis van ons land. Voorbereiden, dat is ook keuzes maken die een koers en een kader bepalen. In mijn ministerportefeuille gaat het bijvoorbeeld om de Spoorvisie 2040, die tot doel heeft het aantal reizigers en de hoeveelheid per trein vervoerde goederen te verdubbelen. Deze visie wordt weerspiegeld in nieuwe openbaredienstcontracten met de NMBS en performantiecontracten met Infrabel, in ambitieuze financiële trajecten, in een reeds lang geleden door de economische sector gevraagd Plan Goederenvervoer. Door de spoorwegen een nieuwe impuls te geven, heeft deze regering de basis gelegd voor de mobiliteit van morgen, waarbij de trein een nog centralere rol zal spelen. Een goede voorbereiding staat gelijk met het leggen van een stevige basis, waarop vervolgens een zorgvuldig ontworpen kader wordt gebouwd.

## iii) Versnellen

Versnellen, dat is opdracht die nu voor ons ligt. In termen van mobiliteit vertaalt zich dit onder meer:

- faciliter la multimodalité et favoriser l'avènement d'une mobilité servicielle (MaaS – Mobility as a Service);
- systématiser le report modal des moyens de transport carbonés vers les moyens à faible empreinte écologique;
- renforcer la qualité des services ferroviaires (fréquence, connexions, matériel, tarification, accessibilité, etc.);
- innover en proposant des technologies adaptées et économes.

Accélérer, c'est évidemment cesser de remettre à demain ce qui peut être enclenché dès aujourd'hui. Je serai donc d'autant plus volontariste en 2023.

Enfin, accélérer nous conduit nécessairement à dépasser le strict cadre national pour aborder les grands sujets à l'échelle de notre continent. La Présidence belge de l'Union européenne dans un peu plus d'un an est un aiguillon stimulant. De premières initiatives ont marqué mon action: pour une politique cyclable ou pour la régulation du transport aérien notamment. D'autres sont à venir.

\*  
\* \*

En matière de mobilité, les leviers du changement sont de trois ordres:

- d'abord, éviter les déplacements inutiles, raccourcir les distances lorsque cela est possible,
- ensuite, permettre le report des modes de transport les plus polluants vers les plus efficaces sur le plan énergétique et environnemental et,
- enfin, disposer de matériels ou adopter des comportements plus économes et plus sûrs à usage identique.

On retrouve souvent ce triptyque résumé en anglais par la formule "*avoid, shift, improve*". Voilà ma boussole pour l'ensemble des projets exposés dans la présente note de politique générale.

### 1) Pour le train: prendre de la vitesse

En Belgique, comme ailleurs en Europe, le train fût le partenaire de la Révolution industrielle. Mon ambition, aujourd'hui, avec le soutien du gouvernement, est de faire du train, comme colonne vertébrale de la mobilité en Belgique, le partenaire de la transition écologique.

- in het bevorderen van multimodaliteit en de opkomst van Mobility as a Service (MaaS);
- een systematische modal shift van op koolstof gebaseerde vervoersmiddelen naar middelen met een lage ecologische voetafdruk;
- de versterking van de kwaliteit van de spoordiensten (frequentie, aansluitingen, rollend materieel, tarieven, toegankelijkheid enz.);
- of nog innovaties met aangepaste en zuinige technologieën.

Versnellen betekent natuurlijk dat we niet langer uitstellen wat we vandaag nog in gang kunnen zetten. Ik zal daarom nog proactiever zijn in 2023.

Versnellen houdt onder meer in dat we met ons werk ons nauwe nationale kader zullen overschrijden om de grote problemen op de schaal van ons continent aan te pakken. Het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie over iets meer dan een jaar is in dat opzicht een mooie stimulans. Mijn eerste initiatieven zijn reeds bekend, onder meer voor een fietsbeleid en voor de regulering van het luchtvervoer. En er zullen er nog meer komen.

\*  
\* \*

Op het vlak van mobiliteit zijn de hefboomen voor verandering driedig:

- ten eerste, onnodige verplaatsingen vermijden en waar mogelijk de afstanden verkorten,
- ten tweede, de overgang van de meest vervuilende naar de meest energie-efficiënte en milieuvriendelijke vervoerswijzen bewerkstelligen;
- ten slotte, zuinigere en veiligere hulpmiddelen en gedrag doorvoeren voor eenzelfde gebruik.

Dit drieluik wordt in het Engels vaak samengevat met de formule '*avoid, shift, improve*'. Dat is mijn kompas voor alle projecten die in deze beleidsnota worden beschreven.

### 1) Voor de trein: een versnelling hoger schakelen

In België was de trein, net als elders in Europa, een factor die de Industriële Revolutie mogelijk heeft gemaakt. Met de steun van de regering wil ik van de trein, als ruggengraat van de Belgische mobiliteit, dé partner van de ecologische transitie maken.



Plus que jamais, face à l'envolée des prix de l'énergie et à la crise climatique, le rail est la meilleure manière de se déplacer. Rendre le rail belge chaque jour plus performant et plus attractif afin d'offrir une réelle alternative à l'avion, à la voiture et aux camions, c'est mon objectif.

Ces deux dernières années, malgré les obstacles (COVID-19, inondations, désormais inflation), nous y avons mis toute notre énergie, décuplée par celle de nos entreprises publiques: la SNCB et Infrabel. Ces entreprises, les milliers de cheminots qui les font vivre, leurs équipes de direction bâtissent, entretiennent et font fonctionner ce patrimoine national que sont notre réseau de chemin de fer, nos gares et nos trains. Nous avançons ensemble. Nos réussites sont communes.

Avec l'adoption de la Vision Rail 2040 en mai dernier, nous avons franchi une belle étape. Nous disposons désormais d'un cap clair: nous voulons doubler le transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030 et le nombre de voyageurs d'ici 2040. Pour les dix prochaines années, nous disposons désormais de trajectoires budgétaires à même de soutenir cette ambition. Avec l'entrée en vigueur attendue des nouveaux contrats de service public de la SNCB et de performance d'Infrabel, nous disposerons en outre d'un cadre structurant et performant sur cette décennie. Il y aura un avant et un après 2022 en matière ferroviaire belge. La trajectoire budgétaire à 10 ans, validée par le gouvernement à l'occasion du conclave budgétaire 2022, était le chaînon manquant, la pièce qui nous permettra de conclure cette négociation essentielle d'ici la fin de l'année 2022.

Il a été établi qu'*"une évaluation de la mise en œuvre de la Vision Rail sera présentée chaque année par le ministre compétent devant la Chambre des représentants dans le cadre de la défense de sa note de politique générale."* Les éléments qui suivent répondent à cette exigence. Nous tenons nos objectifs et c'est une réelle satisfaction. Il nous faut désormais accélérer.

#### **a) S'appuyer sur le contrat de service public SNCB et sur le contrat de performance Infrabel**

Si la Vision Rail s'érige en pilier de l'action ferroviaire du gouvernement, l'adoption de ces deux contrats est l'indispensable clé de voûte de notre édifice. Nous touchons au but. Sur ce dernier s'arc-boutent des trajectoires budgétaires pluriannuelles, tant en moyens de fonctionnement que d'investissement: ce sont 1,97 milliard d'euros supplémentaires qui seront affectés directement au rail jusqu'en 2032, auxquels devraient s'ajouter encore 1 milliard d'euros de ressources pour les investissements

Meer dan ooit is de trein, in het licht van de stijgende energieprijzen en de klimaatcrisis, de beste manier om zich te verplaatsen. De Belgische spoorwegen elke dag efficiënter en aantrekkelijker maken om een echt alternatief te bieden voor vliegtuigen, auto's en vrachtwagens: dat is mijn doel.

De afgelopen twee jaar hebben we, ondanks de obstakels (COVID-19, overstromingen, nu inflatie), al onze energie hierin gestoken, gesterkt door die van onze overheidsbedrijven: de NMBS en Infrabel. Deze bedrijven, gedragen door de duizenden spoorwegmannen en -vrouwen en hun managementteams, bouwen, onderhouden en exploiteren ons nationale erfgoed van spoorwegen, stations en treinen. We gaan samen verder. Onze successen zijn gemeenschappelijk.

Met de goedkeuring van de Spoorvisie 2040 afgelopen mei hebben we een mijlpaal bereikt. We hebben nu een duidelijk doel: tegen 2030 willen we het goederenvervoer per spoor verdubbelen en het aantal passagiers tegen 2040. Voor de komende tien jaar beschikken we nu over begrotingstrajecten die deze ambitie kunnen ondersteunen. Met de verwachte inwerkingtreding van de nieuwe openbaredienstcontracten van de NMBS en de performantiecontracten van Infrabel hebben we ook een structureel en efficiënt kader voor het komend decennium. Er komt een vóór en een na 2022 voor de Belgische spoorwegen. Het begrotingstraject over 10 jaar, dat door de regering tijdens het begrotingsconclaaf van 2022 is gevalideerd, was de ontbrekende schakel, en zal ons in staat stellen deze essentiële onderhandeling vóór eind 2022 af te ronden.

Er werd vastgelegd dat *"in het kader van de verdediging van de algemene beleidsnota jaarlijks een evaluatie van de uitvoering van de Spoorvisie door de bevoegde minister zal worden voorgelegd aan de Kamer van volksvertegenwoordigers"*. De volgende elementen voldoen aan deze verplichting. We hebben nu onze doelstellingen en dat is een ware voldoening. Nu moeten we versnellen.

#### **a) Steunen op het openbaredienstcontract met de NMBS en het performantiecontract met Infrabel**

Als de Spoorvisie de pijlers van de regeringsacties inzake spoorvervoer vormt, is de goedkeuring van deze twee contracten de onmisbare sluitsteen van ons gebouw. We zijn nu op weg om ons doel te bereiken. Dit zal worden uitgewerkt met meerjarige begrotingstrajecten, zowel wat de werkingsmiddelen als de investeringen betreft: het gaat om 1,97 miljard euro bijkomend rechtstreeks toegewezen aan de spoorwegen tot 2032, waar nog eens 1 miljard euro aan middelen voor de investeringen

d’Infrabel via un emprunt à la Banque européenne d’investissement (BEI). Notre structure est résistante.

Il était temps. Les entreprises publiques réclamaient ce cadre et ces moyens. Les précédents contrats avaient été préparés il y a plus de quinze ans et étaient périmés depuis 2012. Pour la SNCB, la signature de son contrat permettra en outre de lui attribuer *“directement, pour une durée de dix ans, la mission de service public d’opérateur du transport de personnes par chemin de fer dans notre pays, pour l’ensemble du réseau ferroviaire.”* selon les termes de notre accord de gouvernement.

Le contenu des projets de contrats a été exposé à La Chambre en primeur au mois de juin de cette année. Avec l’appui d’experts belges et étrangers, enrichies des suggestions de la société civile, en cohérence avec l’accord de gouvernement, les dispositions reprises dans ces projets ont aussi été confrontées à la réalité de terrain de nos entreprises publiques et ont fait l’objet de longues discussions. Le fruit de ce processus est un ensemble équilibré, ambitieux et réaliste à la fois; cela a été souligné par le Conseil Central de l’Économie (CCE), le Conseil National du Travail (CNT), par le Conseil Fédéral du Développement Durable (CFDD) mais aussi par le Comité Consultatif pour les Voyageurs Ferroviaires (CCVF) dans leurs avis respectifs: les investissements ferroviaires doivent servir à la mobilité durable et au développement économique et être à la hauteur des objectifs fixés dans la Vision Rail. La Cellule d’Investissement Ferroviaire (CIF) a par ailleurs remis des conclusions dans ce sens. Les avis des Régions annexées sont également souteneurs.

Rappelons simplement les lignes de force des deux projets de contrats.

D’abord, il s’agit d’avoir une offre attractive pour transporter plus de voyageurs. Pour cela, nous allons offrir à nos concitoyen·ne·s plus de trains, des trains plus fréquents, plus confortables, plus tôt le matin et plus tard le soir. Il est aussi question de multiplier et d’améliorer les possibilités de correspondances, entre les trains mais aussi avec les transporteurs régionaux. Cela contribue directement à la cible n° 11.2 des ODD qui vise à *“d’ici à 2030, assurer l’accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, [...] notamment en développant les transports publics.”*

Un plan de modernisation du réseau sera établi pour garantir la performance indispensable à l’amélioration de l’offre. Et pour faire du rail le futur maillon fort du fret,

van Infrabel bijkomt via een lening van de Europese Investeringsbank (EIB). Het kader is uiterst stevig.

Dat werd ook dringend tijd: de overheidsbedrijven vroegen om dit kader en deze middelen. De vorige contracten waren meer dan vijftien jaar geleden opgesteld en waren sinds 2012 vervallen. Voor de NMBS betekent de ondertekening van het contract ook dat zij *“een direct award voor haar opdracht van openbare dienst om de komende 10 jaar als operator van het personenvervoer via spoor op te treden in ons land en dit voor het volledige spoornet”* kan krijgen, volgens de bepalingen van ons regeerakkoord.

De inhoud van de ontwerpovereenkomsten werd in primeur aan de Kamer voorgelegd in juni van dit jaar. Met de steun van Belgische en buitenlandse deskundigen, aangevuld met suggesties van het maatschappelijke middenveld, en in overeenstemming met het regeerakkoord, werden de bepalingen in deze projecten ook vergeleken met de realiteit op het terrein van onze overheidsbedrijven en werden ze langdurig besproken. Het resultaat van dit proces is een evenwichtig, ambitieus en tegelijk realistisch geheel; dit werd benadrukt door de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB), de Nationale Arbeidsraad (NAR) en de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (FRDO), evenals door het Raadgevend Comité van de Treinreizigers (RGCT) in hun respectieve adviezen: spoorweginvesteringen moeten worden ingezet voor duurzame mobiliteit en economische ontwikkeling en moeten voldoen aan de doelstellingen van de Spoorvisie. Ook de Cel Spoorweginvesteringen (CSI) heeft conclusies in die zin voorgelegd. De bijgevoegde adviezen van de Gewesten zijn eveneens positief.

Laten we even de hoofdlijnen van de twee ontwerpcontracten in herinnering brengen.

Allereerst gaat het erom een aantrekkelijk aanbod te hebben om meer passagiers te vervoeren. Daarvoor zullen we de burgers meer treinen aanbieden, met verhoogde frequenties en meer comfort, van vroeg ‘s morgens tot laat ‘s avonds. De bedoeling is ook om de aansluitingsmogelijkheden uit te breiden en te verbeteren, zowel tussen treinen onderling als met de gewestelijke vervoersmaatschappijen. Dit draagt rechtstreeks bij aan SDG-subdoelstelling 11.2, die tot doel heeft *“tegen 2030 te zorgen voor toegang voor iedereen tot veilige, toegankelijke en duurzame vervoerssystemen, [...] met name door het openbaar vervoer te ontwikkelen”*.

Er zal een plan voor de modernisering van het net worden opgesteld om de performanties te waarborgen die nodig zijn om het aanbod te verbeteren. En om van

le rôle d’Infrabel évolue de simple gestionnaire d’infrastructure à gestionnaire de flux et promoteur du rail.

Des services accessibles et adaptés, des gares vivantes et fonctionnelles, une exigence de sécurité permanente sont en outre au centre des contrats. Cela est détaillé ci-après dans cette note de politique générale.

Les contrats seront signés pour une durée de 10 ans. C’est une période longue, ce qui est un élément très positif pour un secteur qui a besoin de prévisibilité vu la durée inhérente aux investissements ferroviaires. Afin que l’État puisse s’assurer de la bonne mise en œuvre des objectifs convenus et permettre l’agilité nécessaire sur une si longue période, un dialogue de performance entre la tutelle et les entreprises publiques autonomes est mis en place. Une réunion d’évaluation annuelle aura lieu sur base d’un rapport établi par les entreprises faisant le bilan sur l’atteinte des objectifs et sur le niveau des indicateurs de performance obtenus (KPI). La volonté est de mettre en place un mécanisme d’incitation à la réalisation des objectifs et un système de remédiation en cas de défaillances identifiées.

Dans une démarche plus globale de responsabilité sociétale des entreprises, la SNCB et Infrabel sont engagées dans des démarches concrètes de réduction de leur empreinte carbone et environnementale.

Ces contrats et les trajectoires financières arrêtées permettent donc de donner un cadre stable et un avenir clair pour le rail belge pour les dix années à venir. Cela est essentiel pour permettre à nos cheminots, qui s’impliquent au quotidien dans des métiers souvent difficiles, d’assurer un service public qualitatif. Les métiers du rail doivent pouvoir retrouver une attractivité sur le marché du travail, de sorte à résorber rapidement les déficits actuels de recrutement.

### **b) Réinvestir (dans) les chemins de fer**

Depuis 2020, le gouvernement s’est engagé dans un ambitieux “Plan Boost” du ferroviaire en Belgique. Cela figurait dans notre accord de gouvernement. Le “Plan Boost-21” a permis d’entamer le rattrapage du retard considérable en matière d’investissements (entretien et rénovation) accumulé ces dernières années.

het spoor de toekomstige sterke schakel in het goederenvervoer te maken, evolueert de rol van Infrabel van een eenvoudige infrastructuurbeheerder naar een “flow manager” en promotor van het spoor.

Cruciale elementen van deze contracten zijn onder meer toegankelijke en aangepaste diensten, levendige en functionele stations en een permanent streven naar veiligheid. Dat zal verder in deze beleidsnota in detail worden beschreven.

De contracten zullen worden gesloten voor een periode van 10 jaar. Dat is lang, wat zeer positief is voor een sector die behoefte heeft aan voorspelbaarheid, gezien de inherente looptijd van de investeringen in het spoorvervoer. Om de correcte uitvoering van de overeengekomen doelstellingen te garanderen voor de Staat en de nodige wendbaarheid gedurende een dergelijke lange periode mogelijk te maken, wordt een performantiedialoog opgezet tussen de voogdijoverheid en de autonome overheidsbedrijven. Op basis van een door de bedrijven opgesteld rapport wordt jaarlijks een evaluatievergadering gehouden waarin de balans wordt opgemaakt van de realisatie van de doelstellingen en het behaalde niveau van de prestatie-indicatoren (KPI’s). Het is de bedoeling een mechanisme in te voeren om de verwezenlijking van de doelstellingen aan te moedigen en een systeem om de geconstateerde tekortkomingen te verhelpen.

In een meer globale benadering voor maatschappelijk verantwoord ondernemen, zetten de NMBS en Infrabel concrete stappen om hun ecologische voetafdruk te verkleinen.

Deze contracten en de vastgestelde financiële trajecten bieden dus een stabiel kader en een duidelijke toekomst voor de Belgische spoorwegen voor de komende 10 jaar. Dat is van essentieel belang om ervoor te zorgen dat ons spoorwegpersoneel, dat dagelijks vaak moeilijke taken verricht, een kwalitatief hoogstaande openbare dienst kan leveren. Beroepen in de spoorwegsector moeten weer aantrekkelijk worden op de arbeidsmarkt om de huidige tekorten aan arbeidskrachten snel te kunnen wegwerken.

### **b) Herinvesteren in de spoorwegen om ze beter te benutten**

In 2020 is de regering gestart met een ambitieus “Boostplan” voor de Belgische spoorwegen. Dat staat in ons regeerakkoord. Dankzij het Boost-21-plan kon de aanzienlijke achterstand op het gebied van investeringen (onderhoud en renovatie) van de afgelopen jaren worden ingehaald.

Ce changement se poursuivra en 2023. Les mois qui viennent vont en effet nous permettre d'accélérer la mise en œuvre des investissements financés par le Plan national de transition, le Plan National pour la Reprise et la Résilience (y compris le financement européen dans le cadre de la Facilité pour la Relance et la Résilience, ci-après RRF), ainsi que la finalisation progressive des travaux RER.

Ces investissements contribuent à atteindre la cible n° 9.1 des ODD pour *“mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière.”*

### **i) Plan national de transition**

Le Plan national de transition prévoit, au cours de l'année 2023, un total de 87,5 millions d'euros qui sera investi en faveur des infrastructures de fret en Wallonie et en Flandre et qui sera réparti en travaux d'extension dans les ports (66 millions d'euros), de l'axe 3 Bruxelles-Namur-Luxembourg (15 millions d'euros) ainsi qu'en travaux d'accessibilité et d'accueil dans les gares et les arrêts tels que des projets numériques ou des réaménagements de quais (6,5 millions d'euros).

### **ii) Plan national pour la Reprise et la Résilience (RRF)**

Grâce au Fonds national de relance et de résilience, alimenté par les fonds européens du Recovery and Resilience Facility (RRF), les entreprises ferroviaires Infrabel et SNCB peuvent investir dans 3 projets qui visent à améliorer le système ferroviaire dans son ensemble.

D'abord pour des stations accessibles et multimodales: équiper au moins 6000 places de stationnement pour vélos et rendre au moins 25 stations entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite en sont les moyens. Pour 2023, un investissement de 11,58 millions d'euros est prévu à cet effet.

Ensuite, un réseau efficace: améliorer l'infrastructure ferroviaire au niveau du réseau (passagers et fret), moderniser l'axe 3 entre Bruxelles et Luxembourg et développer un module informatique pour la gestion du trafic sont au programme. Pour 2023, cela implique un investissement de 21,6 millions d'euros.

Enfin, la mobilité “intelligente”: cet investissement consiste à mettre en place un planificateur d'itinéraire basé sur des données ouvertes et huit modules informatiques avec une plateforme de billetterie interopérable

Deze verandering zal in 2023 worden voortgezet. De komende maanden zullen we de uitvoering van de investeringen die worden gefinancierd door het Nationaal Transitieplan, het Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht (inclusief Europese financiering in het kader van de Faciliteit voor Herstel en Veerkracht (RRF)) kunnen versnellen, evenals de geleidelijke afronding van de GEN-werkzaamheden.

Deze investeringen dragen bij tot de verwezenlijking van SDG-subdoelstelling 9.1, namelijk het *“ontwikkelen van kwalitatieve, betrouwbare, duurzame en veerkrachtige infrastructuur, met inbegrip van regionale en grensoverschrijdende infrastructuur”*.

### **i) Nationaal Transitieplan**

Het Nationaal Transitieplan voorziet in een totale investering van 87,5 miljoen euro in 2023 voor infrastructuur voor goederenvervoer in Wallonië en Vlaanderen en, in beperkte mate, voor havenuitbreidingswerken (66 miljoen euro), as 3 Brussel-Namen-Luxembourg (15 miljoen euro), en de bereikbaarheid van en het onthaal in de stations en haltes, met bijvoorbeeld digitale projecten of verbeteringen van de perrons (6,5 miljoen euro).

### **ii) Nationaal Herstel- en Veerkrachtplan (RRF)**

Dankzij het Nationaal Herstel- en Veerkrachtplan, met steun van Europese fondsen van de Recovery and Resilience Facility (RRF), kunnen Infrabel en de NMBS investeren in drie projecten gericht op de verbetering van het spoorwegsysteem in zijn geheel.

Ten eerste, een project voor toegankelijke en multimodale stations: dat zal gebeuren via de inrichting van ten minste 6000 fietsparkeerplaatsen en het volledig toegankelijk maken van minstens 25 stations voor personen met beperkte mobiliteit. Voor 2023 wordt hiervoor 11,58 miljoen euro uitgetrokken.

Ten tweede, een efficiënt netwerk: daarvoor staan de verbetering van de spoorweginfrastructuur op netwerkniveau (passagiers en goederen), de modernisering van as 3 tussen Brussel en Luxemburg, en de ontwikkeling van een IT-module voor het verkeersbeheer op de agenda. Voor 2023 betekent dit een investering van 21,6 miljoen euro.

En tot slot, “slimme” mobiliteit: deze investering omvat het opzetten van een routeplanner op basis van open data en acht IT-modules met een ticketingplatform dat interoperabel is met de andere Belgische gewestelijke

avec les autres opérateurs de transport régionaux belges (STIB, TEC, De Lijn). Pour 2023, un investissement de 4 millions d'euros est prévu.

### iii) RER

Fin 2023, les troisième et quatrième voies de l'embranchement Ottignies-Louvain-la-Neuve de la L161 seront en service.

Une étude visant à actualiser les besoins de mobilité dans la zone RER (dite étude "article 13" en référence à l'accord de coopération relatif à l'organisation du RER) a également été lancée par les opérateurs de transport en commun régionaux et la SNCB. Elle se donne pour objectifs de détecter les nouvelles demandes de mobilité et de voir comment y répondre au mieux, notamment via des synergies entre les opérateurs publics de transport en commun et une meilleure intégration tarifaire.

### iv) Connecting European Facility

En 2022, Infrabel et SNCB ont obtenu des subventions de près de 82 millions d'euros de l'Europe via l'appel "Connecting European Facility" (CEF). Ces dernières seront investies dans les années à venir afin d'équiper 7 sections ferroviaires de notre réseau avec l'ETCS niveau 2, de supprimer 9 passages à niveau, de construire 4 longues voies (750 mètres) en gare de Montzen pour permettre la circulation de longs trains de marchandises entre le port d'Anvers et la frontière allemande, de permettre la remise en état de certains types de matériel roulant (avec ETCS baseline 3 niveau 2).

### c) Apporter un service quantitatif et qualitatif

#### i) Plan de transport SNCB

S'agissant du Plan de transport actuel, en 2023, de nouvelles extensions de service doivent se mettre en place, notamment autour de Charleroi, Anvers et Liège. D'une manière générale, une augmentation de 1,65 % de l'offre de transport est annoncée pour atteindre l'objectif d'une hausse de 4,7 % entre 2020 et 2023.

Pour le prochain Plan de transport, son élaboration va débuter, en cohérence avec les objectifs de la Vision Rail 2040 et les dispositions du nouveau contrat de service public de la SNCB. Il entrera en vigueur en décembre 2023 et sera d'application jusqu'en 2026.

vervoersmaatschappijen (MIVB, TEC, De Lijn). In 2023 zijn hiervoor investeringen ter waarde van 4 miljoen gepland.

### iii) GEN

Eind 2023 zullen het derde en vierde spoor van de tak Ottignies-Louvain-la-Neuve van L161 in gebruik worden genomen.

Er werd ook een studie gestart met het oog op een update van de mobiliteitsbehoeften in de GEN-zone (de zogenaamde "artikel 13"-studie, verwijzende naar het samenwerkingsakkoord over de organisatie van het GEN) door de gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen en de NMBS. Die heeft tot doel nieuwe mobiliteitsbehoeften op te sporen en na te gaan hoe er het best op kan worden gereageerd, met name door middel van synergieën tussen de operatoren van het openbaar vervoer en een betere tariefintegratie.

### iv) Connecting European Facility

In 2022 ontvingen Infrabel en de NMBS Europese subsidies ter waarde van bijna 82 miljoen euro via de projectoproep "Connecting European Facility" (CEF). Dit bedrag zal de komende jaren worden geïnvesteerd om zeven spoorweggedeelten van ons netwerk uit te rusten met ETCS niveau 2, negen overwegen te verwijderen, vier lange sporen (750 meter) te bouwen in het station van Montzen om het verkeer van lange goederentreinen tussen de haven van Antwerpen en de Duitse grens mogelijk te maken, en om bepaalde soorten rollend materieel te updaten (ETCS baseline 3, niveau 2).

### c) Een kwantitatieve en kwalitatieve dienst verlenen

#### i) Vervoersplan van de NMBS

Wat het huidige Vervoersplan betreft, zullen er in 2023 nieuwe uitbreidingen van de dienstverlening komen, met name rond Charleroi, Antwerpen en Luik. In het algemeen wordt een stijging van het vervoersaanbod met 1,65 % aangekondigd, zodat de beoogde stijging met 4,7 % tussen 2020 en 2023 kan worden bereikt.

We gaan nu beginnen met de ontwikkeling van het volgende Vervoersplan, in overeenstemming met de doelstellingen van de Spoorvisie 2040 en de bepalingen van het nieuwe openbardienstcontract van de NMBS. Het plan zal in werking treden in december 2023 en doorlopen tot 2026.

## ii) Tarification

En cohérence avec l'accord de gouvernement ("*Le système tarifaire sera fortement simplifié.*"), de grandes orientations de principe sont d'ores et déjà actées pour la mise en place d'une nouvelle grille tarifaire pour les voyageurs ferroviaires. La démarche figure dans le projet de contrat de service public de la SNCB. L'idée est de favoriser un usage plus fréquent du train, notamment en introduisant une forme de plafonnement des tarifs. Des formules plus avantageuses seront proposées pour les jeunes, les bénéficiaires des tarifs sociaux protégés et les usagers les plus fréquents.

Là encore, il peut être fait référence à la cible n° 11.2 des ODD, notamment en ce qu'elle pointe l'*"attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées."*

Au-delà de ces évolutions structurelles, il s'agit, à plus court terme, de généraliser l'expérience pilote de la SNCB sur le Flexabo, en commençant d'abord par les contrats avec des entités professionnelles (BtoB) via le système de tiers-payant, puis en l'élargissant aux contrats individuels (BtoC). Le Flexabo est un produit qui répond aux nouvelles habitudes de travail qui ont évolué. La SNCB veut lancer un produit numérique Flexabo pour couvrir tous les besoins: 80 ou 120 jours de trajets sur une durée de 12 mois ainsi que 6 ou 10 jours de trajets sur une durée d'un mois. Le nouveau produit Flexabo devra pouvoir être combiné à une offre conjointe d'intermodalité avec les autres opérateurs régionaux et les parkings de la SNCB. Le Flexabo sera donc un produit numérique disponible sur la nouvelle App de la SNCB et remplacera, à terme, l'abonnement mi-temps actuel.

## iii) Gares

Grâce au réinvestissement dans le rail depuis le début de la législature, de nombreux projets de réfection de points d'arrêt ou de gares ont déjà pu être concrétisés et continueront à l'être en 2023. Citons par exemple l'inauguration en 2022 de la nouvelle gare multimodale et accessible de Nivelles, qui permet notamment une meilleure desserte à travers la construction de deux nouveaux quais. Au mois de septembre 2022, nous avons également inauguré le nouveau parking vélos en gare de Louvain (4000 places), qui a notamment pu être "boosté" grâce à l'apport financier RRF. Fin 2022, ce sera au tour de Namur de pouvoir finalement bénéficier de nouvelles infrastructures améliorant sensiblement la multimodalité et l'accueil en gare. À l'été 2023, la nouvelle gare de Mons sera mise en service, en améliorant

## ii) Tarieven

Overeenkomstig het regeerakkoord ("*Het tariefsysteem wordt sterk vereenvoudigd*") zijn er reeds globale richtsnoeren vastgesteld voor de invoering van een nieuwe tarieftabel voor de treinreizigers. Dit proces is opgenomen in het ontwerp van het openbaredienstcontract van de NMBS. Het is de bedoeling het gebruik van de trein op te voeren, met name door de invoering van een tariefplafond. Er zullen gunstigere formules worden voorgesteld voor jongeren, begunstigen van beschermde sociale tarieven en de meest frequente gebruikers.

Opnieuw kan worden verwezen naar SDG-subdoelstelling 11.2, met name omdat daarin sprake is van "*bijzondere aandacht voor de behoeften van mensen in kwetsbare situaties, vrouwen, kinderen, personen met een handicap en ouderen*".

Afgezien van deze structurele veranderingen is het op kortere termijn de bedoeling om het proefproject van de NMBS met het Flex Abonnement te veralgemenen, eerst met contracten met beroepsentiteiten (BtoB) via het derdebetalerssysteem, en daarna ook met individuele contracten (BtoC). Het Flex Abonnement is een product dat inspeelt op de nieuwe werkgewoonten die zich hebben ontwikkeld. De NMBS wil een digitaal Flex Abonnement lanceren dat aan alle behoeften voldoet: 80 of 120 dagen reizen over een periode van 12 maanden, of 6 of 10 dagen reizen over een periode van een maand. Het nieuwe Flex Abonnement moet gecombineerd kunnen worden met een gezamenlijk intermodaliteitsaanbod met andere gewestelijke operatoren en de parkings van de NMBS. Het Flex Abonnement zal dus een digitaal product zijn dat beschikbaar zal zijn op de nieuwe NMBS-app en uiteindelijk het huidige deeltijdse abonnement zal vervangen.

## iii) Stations

Dankzij de herinvesteringen in de spoorwegen sinds het begin van de legislatuur werden vele projecten voor de renovatie van haltes of stations voltooid of zullen ze in 2023 worden voortgezet. Denk bijvoorbeeld aan de ingebruikname in 2022 van het nieuwe multimodale en toegankelijke station van Nijvel, dat met name een betere dienstverlening mogelijk maakt door de bouw van twee nieuwe perrons. In september 2022 werd ook de nieuwe fietsenstalling in Leuven ingehuldigd (4000 plaatsen), een project dat ook een "boost" had gekregen dankzij financiële steun van de RRF. Eind 2022 is het de beurt aan Namen om eindelijk te profiteren van nieuwe infrastructuur die de multimodaliteit en het onthaal in het station aanzienlijk zal verbeteren. In de zomer van 2023 zal het nieuwe treinstation van Bergen in

de façon considérable l'accessibilité et les conditions d'accueil. Par ailleurs, cette nouvelle infrastructure contribuera également à une multimodalité renforcée. Enfin, de nombreux chantiers entamés se poursuivront et franchiront des étapes importantes. Pensons notamment à des projets d'envergure comme Gand-St-Pierre ou Malines, mais également à des projets plus modestes comme la nouvelle gare de Ciney.

Dans le cadre du programme "La vie en gare", nous continuerons, ensemble, avec la SNCB et tous les acteurs locaux mobilisés, la réhabilitation des espaces de gares, et ce en vue d'en faire des espaces de vie par excellence intégrés dans le tissu local et répondant aux besoins des territoires concernés. Dans ce sens, les projets portés sont divers et reflètent l'intérêt que représentent ces espaces. Evoquons entre autres l'ouverture d'un magasin Oxfam en gare d'Harelbeke, d'une école de musique à Marchienne-au-Pont ou encore d'un espace de co-working en gare de Silly. Par ailleurs, outre la mise à disposition d'espaces, les gares constituent également des opportunités en tant que lieu de passage en vue d'y développer une série de services variés alignés sur l'évolution des tendances sociétales. À cet égard, citons par exemple le succès rencontré par l'expérience des points de collecte de produits frais issus de circuits courts. Suite au succès qu'a rencontré cette initiative lancée en 2021, un renouvellement à plus grande échelle aura lieu fin 2022, début 2023.

Par ailleurs, dès janvier 2023, à l'initiative du Parlement, l'ensemble des quais de gare de notre pays deviendront des espaces non-fumeurs. Je me réjouis de cette avancée concrète et à l'impact plus que bénéfique, qui viendra améliorer les conditions d'accueil au sein des gares. Rappelons la cible n° 3.9 des ODD relative à la réduction significative, d'ici 2030, du nombre de décès et de maladies dus à la pollution et à la contamination de l'air, en particulier son point a) sur la lutte anti-tabac.

#### iv) Matériel et services à bord

Le contrat de service public de la SNCB comporte l'objectif de 94 % de trains équipés de la climatisation d'ici 2032. C'est indispensable au regard des vagues de canicule que nous affrontons désormais les étés.

Nous développons également les capacités d'accueil de vélos à bord des trains pour favoriser la multimodalité. La signalétique et l'information via une application sont en amélioration continue (plus de détails ci-après dans le paragraphe sur le droit des passagers et la partie consacrée à la politique vélo).

gebruik worden genomen, waardoor de toegankelijkheid en het onthaal aanzienlijk zullen worden verbeterd. Bovendien zal deze nieuwe infrastructuur bijdragen tot een verhoogde multimodaliteit. Ten slotte zullen veel van de begonnen projecten worden voortgezet en zullen belangrijke mijlpalen worden bereikt. Hierbij gaat het om grote projecten zoals Gent-Sint-Pieters en Mechelen, maar ook om projecten van kleinere omvang, zoals het nieuwe station van Ciney.

In het kader van het programma "Leven in het station" zullen we samen met de NMBS en alle gemobiliseerde lokale actoren de renovatie van de stationsruimten voortzetten om ze volop te integreren in het lokale weefsel en tegemoet te komen aan de behoeften van hun omgeving. In die zin weerspiegelen de diverse projecten het belang van deze ruimten. Voorbeelden zijn onder meer de opening van een Oxfam-winkel in het station van Harelbeke, een muziekschool in Marchienne-au-Pont en een co-workingruimte in het station van Silly. Stations stellen niet alleen ruimten ter beschikking maar bieden als doorgangspunt ook mogelijkheden voor de ontwikkeling van een uitgebreid gamma van diensten, in overeenstemming met de veranderende maatschappelijke trends. Een voorbeeld daarvan is het succes van de inzet van stations als ophaalpunt voor verse producten uit korte ketens. Na het succes van dit in 2021 gelanceerde initiatief zal het eind 2022, begin 2023 verlengd worden op grotere schaal.

Bovendien zullen vanaf januari 2023, op initiatief van het Parlement, alle perrons in de stations van ons land rookvrije zones worden. Ik juich deze concrete stap toe; het positieve effect van deze maatregelen zal het comfort in de stations verbeteren. We spelen hiermee ook in op SDG-subdoelstelling 3.9 inzake een aanzienlijke vermindering, tegen 2030, van het aantal sterfgevallen en ziekten als gevolg van vervuiling en luchtverontreiniging, en dan meer bepaald punt a) over de bestrijding van tabaksgebruik.

#### iv) Uitrusting en diensten aan boord

In het openbaredienstcontract van de NMBS is de doelstelling opgenomen om tegen 2032 94 % van de treinen van airconditioning te voorzien. Dat is essentieel gezien de hittegolven waar we nu vaker mee te maken krijgen in de zomer.

We ontwikkelen ook de capaciteit voor fietsen aan boord van de treinen, om de multimodaliteit te bevorderen. De signalisatie en de informatie via een app worden continu verbeterd. (Meer details hierover vindt u verder in de paragraaf over de passagiersrechten en het deel over het fietsbeleid).

En cohérence avec les orientations du nouveau contrat de service public de la SNCB, l'amélioration de la connectivité dans les trains est un objectif pour 2023 et les années suivantes.

#### v) Études

L'étude relative à la mise en place du système dit de "l'horaire intégré" est également lancée, et ce afin de mettre en œuvre cet engagement figurant dans notre accord de gouvernement et ce jalon important de la vision Rail 2040. Il s'agit d'examiner l'application progressive, d'ici à 2040, du cadencement en réseau du système ferroviaire, spécialement articulé autour de nœuds de correspondances voyageurs, en particulier via l'élaboration d'un horaire-cible. Différents scénarios seront examinés et les conditions de réussite permettant d'atteindre les objectifs de la part modale de la Vision Rail 2040 mises en avant.

Le SPF Mobilité a commandé une étude portant sur l'optimisation de la desserte terminale ferroviaire. Ceci afin d'identifier les leviers d'actions qui permettraient de rendre le rail plus performant en matière de transport de marchandises et donc plus attractif face aux autres modes de transport. Sur base des conclusions de cette étude, début 2023, nous pourrions identifier les actions supplémentaires à entreprendre pour doubler le volume de marchandises transportées par rail.

Dans un autre registre, nous disposerons mi-2023 des conclusions de l'étude commanditée sur le rôle de la SNCB dans la déportation de personnes vouées à l'extermination, notamment des juifs, durant la Seconde guerre mondiale. Alors que les théories racistes circulent et que des groupuscules identitaires menacent notre pays, alors que des partis hérités des mouvements fascistes de cette époque reviennent au pouvoir sur notre continent, le devoir de mémoire est un impératif démocratique.

#### vi) Médiateurs ferroviaires

Le service de médiation pour les voyageurs ferroviaires – Ombudsrail – a pour missions principales d'examiner les réclamations des usager-e-s et de faciliter la conclusion de compromis à l'amiable.

Il convient, dans les mois qui viennent, de régulariser la situation des deux médiateurs en place pour sécuriser leur action. Il convient également de doter l'Ombudsrail d'une mission à la hauteur de la place que le rail doit avoir dans la politique de mobilité en Belgique, ainsi

Overeenkomstig de richtsnoeren van het nieuwe openbaredienstcontract van de NMBS is de verbetering van de connectiviteit in de treinen een doelstelling voor 2023 en daarna.

#### v) Studies

Er werd ook een onderzoek gestart naar de implementatie van het systeem van de zogeheten "geïntegreerde dienstregeling", om deze verbintenis uit ons regeerakkoord en deze belangrijke mijlpaal van de Spoorvisie 2040 te realiseren. Het doel is om na te gaan of tegen 2040 geleidelijk aan een cadanciering op het spoorweganet kan worden ingevoerd, specifiek uitgewerkt op basis van overstapknooppunten voor de reizigers, in het bijzonder door de ontwikkeling van een streef tijdschema. Er zullen verschillende scenario's worden onderzocht en de voorwaarden voor succes voor het behalen van de modal share-doelstellingen van de Spoorvisie 2040 zullen worden benadrukt.

De FOD Mobiliteit heeft een studie besteld over de optimalisering van de bediening van de spoorterminals, om na te gaan welke hefboomen kunnen worden ingezet om het spoor efficiënter te maken op het gebied van goederenvervoer en het dus aantrekkelijker te maken dan andere vervoerswijzen. Op basis van de bevindingen van deze studie, begin 2023, zullen we aanvullende acties kunnen identificeren die moeten worden ondernomen om het volume van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen.

Iets helemaal anders is de studie die we hebben besteld over de rol van de NMBS bij de deportatie van personen, en met name joden, met het oog op hun uitroeiing tijdens de Tweede Wereldoorlog. De bevindingen van deze studie worden voor midden 2023 verwacht. In een tijd waarin racistische theorieën welig tieren en splintergroepen met identitaire obsessies ons land bedreigen, terwijl partijen met wortels in de fascistische stromingen van weleer weer aan de macht komen in heel Europa, is het onze democratische plicht om lessen te trekken uit de gruwel van het verleden.

#### vi) Ombudsman en -vrouw voor de spoorwegen

De belangrijkste taken van Ombudsrail, de ombudsdienst voor de treinreizigers, zijn het onderzoeken van klachten van reizigers en het vergemakkelijken van het sluiten van minnelijke schikkingen.

De komende maanden moet de situatie van de huidige ombudsman en -vrouw worden geregulariseerd om hun optreden veilig te stellen. Ombudsrail moet ook een taak krijgen die in overeenstemming is met de rol van het spoor in het Belgische mobiliteitsbeleid en in het kader



qu'au regard de la directive européenne n° 2013/11/UE relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation.

Au-delà de ça, nous devons redonner de la visibilité à ce rôle primordial pour un dialogue constructif entre les usagers et les entreprises ferroviaires.

### vii) Droits des passagers

Le règlement européen n° 1371/2007 de 2007 sur les droits et les obligations des voyageurs ferroviaires a fait l'objet d'une refonte et sera remplacé par le règlement n° 2021/782 qui sera d'application à partir du 7 juin 2023. Ce dernier contribue au renforcement des droits des passagers ferroviaires à plusieurs niveaux, et ce totalement en adéquation avec la politique que nous menons et que nous souhaitons continuer à mener.

Tout d'abord, ce texte va permettre d'ajouter une composante non négligeable pour encourager davantage la combinaison vélo-train. En effet, à partir de juin 2025, tout nouveau matériel roulant commandé par la SNCB devra être équipé d'au moins 8 places pour des vélos. Et nous ne nous limitons pas uniquement au nouveau matériel à commander puisque tout train actuellement en service qui subit un réaménagement majeur devra en prévoir 4, lui aussi.

Par ailleurs, ce texte met en œuvre différentes avancées liées notamment à la procédure de traitement des plaintes (tant par les entreprises ferroviaires que par l'organisme en charge de leur traitement), à l'obligation d'offrir des conditions contractuelles et des tarifs non discriminatoires ou encore à l'obligation pour les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de gares de former leur personnel à l'accompagnement des personnes en situation de handicap et des personnes à mobilité réduite. En effet, le texte prévoit que l'ensemble du personnel, y compris celui nouvellement recruté, fournissant, dans le cadre de ses fonctions ordinaires, une assistance directe aux personnes en situation de handicap et aux personnes à mobilité réduite, reçoive une formation sur le handicap pour savoir comment répondre aux besoins de ces personnes.

Comme j'ai déjà pu le souligner à plusieurs reprises, l'accessibilité au transport ferroviaire pour toutes et tous est une priorité pour le gouvernement. Les leviers d'action visant à renforcer l'accessibilité de notre réseau ferroviaire sont nombreux, et ce texte apporte des avancées intéressantes, en adéquation avec nos ambitions en la matière, telles que la fourniture d'informations sous format accessible à l'ensemble des voyageurs.

van de Europese Richtlijn 2013/11/EU betreffende de alternatieve beslechting van consumentengeschillen.

Daarnaast moeten we deze cruciale rol voor een constructieve dialoog tussen gebruikers en spoorbedrijven weer zichtbaar maken.

### vii) Passagiersrechten

De Europese Verordening 1371/2007 van 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer werd herzien. Deze zal worden vervangen door Verordening nr. 2021/782, die van toepassing zal zijn met ingang van 7 juni 2023. Deze tekst draagt bij aan de versterking van de rechten van treinreizigers op verschillende niveaus, volledig in overeenstemming met het beleid dat wij voeren en willen blijven voeren.

In de eerste plaats zal deze tekst het mogelijk maken een belangrijke component toe te voegen om de combinatie fiets-trein nog meer te stimuleren. Vanaf juni 2025 moet al het nieuwe rollend materieel dat de NMBS bestelt met ten minste acht fietsplaatsen uitgerust zijn. We beperken ons niet enkel tot nieuw materieel dat zal worden besteld: ook elke trein die momenteel in dienst is en een grote revisie ondergaat, zal vier plaatsen voor fietsen moeten bieden.

Bovendien zal deze tekst tot diverse stappen vooruit leiden, onder meer met betrekking tot de klachtenbehandelingsprocedure (zowel voor de spoorbedrijven als voor de instantie die verantwoordelijk is voor de behandeling ervan), de verplichting om niet-discriminerende contractuele voorwaarden en tarieven aan te bieden, of nog de verplichting voor spoorbedrijven en stationsbeheerders om hun personeel op te leiden om personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit te begeleiden. In de tekst werd bepaald dat alle personeelsleden, ook de pas aangeworven medewerkers, die in de loop van hun normale werkzaamheden rechtstreekse bijstand aan personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit verlenen, een opleiding inzake beperkingen moeten krijgen om te weten hoe ze in de behoeften van deze personen kunnen voorzien.

Zoals ik al verschillende malen heb duidelijk gemaakt, is de toegankelijkheid van het spoorvervoer voor iedereen een prioriteit voor de regering. Er bestaan tal van hefbomen om de toegankelijkheid van ons spoorwegnet te verhogen, en deze tekst biedt interessante mogelijkheden, in overeenstemming met onze ambities op dit gebied, zoals het verstrekken van informatie in een toegankelijk formaat aan alle passagiers.

### d) Opérationnaliser le Plan train/marchandises

Le Plan train/marchandises<sup>2</sup> est une des étapes de concrétisation à très court terme de la Vision Rail 2040. Là encore nous sommes au rendez-vous.

Les actions présentées dans ce plan sont le fruit d'une consultation élargie du secteur et une réponse à l'exercice de la Rail Roadmap 2030 élaborée par l'ensemble des parties prenantes du transport ferroviaire de marchandises en Belgique. Il faut souligner qu'un certain nombre d'actions sont pour partie déjà en cours de mise en œuvre. L'année 2023 sera une année charnière où les dialogues avec les acteurs de la chaîne logistique vont s'intensifier, et ce notamment grâce à la mise en place d'un nouveau Comité consultatif d'utilisateurs du fret ferroviaire.

Ce plan s'articule autour de quatre axes: adapter l'infrastructure aux besoins, agir sur la proximité, optimiser le trafic et travailler sur l'équité et la cohérence entre les modes. 26 actions en découlent. Quatre outils transversaux sont mobilisés: impliquer tous les acteurs de la logistique, via notamment la création du Comité d'utilisateurs précité (et dans une seconde phase évaluer la pertinence d'un Comité Consultatif du Fret Ferroviaire), adapter le cadre réglementaire, consolider un gestionnaire d'infrastructure performant et orienté client et enfin, améliorer le suivi et la régulation du marché.

De manière opérationnelle, Infrabel doit fournir un plan d'entretien et de modernisation du réseau fin 2023. Ce plan est une étape cruciale pour le réseau ferroviaire car il marquera le début d'une intense période de rattrapage du désinvestissement passé et donc le début d'une phase de renforcement de l'infrastructure ferroviaire. L'élaboration de ce plan est également une obligation incluse dans le contrat de performance et représente un jalon primordial du Plan train/marchandises.

Les coûts liés aux opérations de triage des wagons représentent un poste important qui joue en défaveur du choix du rail pour le transport de marchandises. Infrabel met à disposition des opérateurs ferroviaires son installation de triage située à Anvers-Nord. Cependant, celle-ci est vieillissante et son utilisation n'est pas optimale. Face à ce constat, il est prévu de moderniser cette installation grâce aux moyens du Plan national de relance. Par

<sup>2</sup> [https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/PlanMarchandises\\_VfinaleFR.pdf](https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/PlanMarchandises_VfinaleFR.pdf)

### d) Het Plan Goederenvervoer per spoor operationaliseren

Het Plan Goederenvervoer<sup>2</sup> is een van de stappen in de Spoorvisie 2040 die zeer snel geconcretiseerd zal worden. Ook hier zijn we op het appel.

De acties die in dit plan worden voorgesteld, zijn het resultaat van een uitgebreide raadpleging van de sector en een antwoord op de Rail Roadmap 2030 die door alle actoren van het goederenvervoer per spoor in België werd ontwikkeld. We wijzen erop dat een aantal acties reeds gedeeltelijk wordt geïmplementeerd. Het jaar 2023 wordt een scharnierjaar waarin de dialoog met de actoren in de logistieke keten zal worden versterkt, met name dankzij de oprichting van een nieuw Raadgevend Comité van gebruikers van het goederenvervoer per spoor.

Het plan stoelt op vier pijlers: de aanpassing van de infrastructuur aan de behoeften, de inzet op nabijheid, de optimalisering van het verkeer, en de bevordering van de billijkheid en de samenhang tussen de vervoerswijzen. Deze vier pijlers worden uitgewerkt in 26 acties. Er worden vier transversale instrumenten ingezet: alle belanghebbenden op het gebied van logistiek betrekken, onder meer door de oprichting van bovengenoemd gebruikerscomité (en in een tweede fase de evaluatie van de relevantie van een Raadgevend Comité voor Goederenvervoer per Spoor), de aanpassing van het regelgevingskader, de consolidatie van een efficiënte en klantgerichte infrastructuurbeheerder, en de verbetering van het toezicht op en de regulering van de markt.

Op operationeel vlak moet Infrabel eind 2023 een onderhouds- en moderniseringsplan voor het netwerk voorleggen. Dit moderniseringsplan is een cruciale stap voor het spoorwegnet, aangezien het de aanzet zal geven voor een intensieve periode waarin de investeringsachterstand van het verleden zal worden ingehaald. Deze fase moet dus leiden tot een versterking van de spoorweginfrastructuur. De uitwerking van dit moderniseringsplan is ook als verplichting opgenomen in het performantiecontract en vormt een belangrijke mijlpaal van het Plan Goederenvervoer.

De kosten in verband met de rangeeractiviteiten voor wagons vormen een belangrijke kostenplaats die nadelig is voor de keuze van het spoor voor goederenvervoer. Infrabel stelt zijn rangeerstation in Antwerpen-Noord ter beschikking van spoorwegexploitanten, maar het is verouderd en wordt onderbenut. De bedoeling is daarom deze faciliteit te moderniseren met behulp van de middelen van het nationale herstelplan. Daarnaast

<sup>2</sup> [https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/PlanMarchandises\\_VfinaleNL.pdf](https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/PlanMarchandises_VfinaleNL.pdf)

ailleurs, Infrabel devra, dans le cadre de son contrat de performance, élaborer et fournir un dossier à l'autorité de tutelle qui présentera un nouveau modèle d'exploitation de la bosse de triage visant à optimiser son usage, et ce notamment grâce à une gestion plus neutre.

En plus de réfléchir à de nouveaux modèles de soutien fédéraux au transport de marchandises par rail, je poursuivrai et j'intensifierai les échanges avec les Régions, via la sous-Conférence interministérielle créée à cette fin. Dans le même esprit, je réunirai régulièrement le nouveau Comité consultatif des utilisateurs.

### e) Mettre en œuvre les actions de transition écologique

Le développement du rail est favorable en soi à la réduction de la consommation d'énergie et donc de nos émissions carbone ainsi qu'à la diminution des nuisances (émissions de polluants de l'air, bruit, congestion, etc.). Cela n'exonère pas le secteur d'être lui-même contributeur de la transition écologique dans ses propres activités (responsabilité sociétale des entreprises). Voici quelques actions qui méritent d'être signalées.

En 2022, j'ai eu l'occasion de soutenir Infrabel pour des actions en faveur de la biodiversité (train de désherbage, gestion des talus, etc.). L'objectif est de poursuivre les tests et, selon les résultats, de les étendre. La fin de l'utilisation du glyphosate pour le désherbage des voies est un objectif prioritaire qui fait écho à la cible n° 15.2 des ODD en faveur de la biodiversité et contre la dégradation des milieux naturels. Tant Infrabel que la SNCB sont d'ailleurs inscrites dans le projet BiodiversiScape, "*La biodiversité s'invite au cœur de la Belgique.*"

Etant donné l'importance d'Infrabel et de la SNCB dans l'économie belge, nous encouragerons ces deux entreprises à porter en avant, notamment via leur politique d'achat, la promotion des nouveaux modèles économiques tels que l'économie circulaire. Ce sont des actions qui contribuent aux buts des cibles n° 12.5 et n° 12.7 des ODD visant à "*réduire considérablement la production de déchets par la prévention, la réduction, le recyclage et la réutilisation*" et "*promouvoir des pratiques durables dans le cadre de la passation des marchés publics.*"

Le secteur du rail n'échappe pas au défi énergétique qui se présente pour la société dans son ensemble. Dans le contexte actuel, suite à une interpellation conjointe avec la ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et de la Poste, le

zal Infrabel, in het kader van zijn performantiecontract, een dossier moeten opstellen en aan de voogdijoverheid verstrekken met daarin een nieuw operationeel model voor de trierheuvel met het oog op de optimalisatie van het gebruik ervan, onder meer dankzij een meer neutraal beheer.

Ik zal niet alleen verder nadenken over nieuwe modellen voor federale steun voor het goederenvervoer per spoor, maar ook de gesprekken met de gewesten voortzetten en opdrijven via de interministeriële subconferentie die voor dit doel werd opgezet. In dezelfde geest zal ik het nieuwe Raadgevend Comité van de gebruikers regelmatig bijeenroepen.

### e) Implementatie van acties voor de ecologische transitie

De ontwikkeling van het spoor is op zich bevorderlijk voor een vermindering van het energieverbruik en dus van onze koolstofemissies, en leidt ook tot verminderde hinder (emissies van luchtverontreinigende stoffen, geluidshinder, verkeersdrukke enz.). Dit ontheft de sector evenwel niet van zijn verplichting om in zijn eigen activiteiten zelf bij te dragen aan de ecologische transitie (maatschappelijk verantwoord ondernemen). Hieronder volgen enkele acties die het vermelden waard zijn.

In 2022 had ik de kans om Infrabel te steunen voor acties ten gunste van de biodiversiteit (onkruidtrein, beheer van de spoorbermen enz.). Het doel is om de tests voort te zetten en ze, afhankelijk van de resultaten, verder uit te breiden. De stopzetting van het gebruik van glyfosaat voor onkruidbestrijding op de sporen is een prioritaire doelstelling, in lijn met SDG-subdoelstelling 15.2 voor de biodiversiteit en tegen de aantasting van natuurlijke omgevingen. Zowel Infrabel als de NMBS zijn betrokken bij het project BiodiversiScape, "*Biodiversiteit in het hart van België.*"

Gezien de omvang van Infrabel en de NMBS in de Belgische economie zullen we deze twee bedrijven aanmoedigen om, onder meer via hun aankoopbeleid, de promotie van nieuwe economische modellen zoals de circulaire economie te bevorderen. Dit zijn acties die bijdragen aan het bereiken van de SDG-subdoelstellingen 12.5 en 12.7, respectievelijk "*de afvalproductie aanzienlijk verminderen door preventie, vermindering, recycling en hergebruik*" en "*duurzame praktijken bij overheidsopdrachten bevorderen.*"

De spoorwegsector is niet gevrijwaard van de energieuitdaging waarmee de samenleving in haar geheel wordt geconfronteerd. In de huidige context hebben de infrastructuurbeheerder en de NMBS, na een gezamenlijke interpellatie met de minister van Ambtenarenzaken,

gestionnaire d'infrastructure et la SNCB ont identifié et partagé une série de mesures qui seront prises à court terme et qui permettront de répondre partiellement au défi énergétique. Concrètement, les deux entreprises diminueront la température à 19°C au sein de leurs bâtiments administratifs et la température sera également abaissée d'un degré au sein des ateliers. En ce qui concerne l'éclairage, une trajectoire d'optimisation sera enclenchée et la transition vers un éclairage LED sera accélérée. De façon générale, pour la SNCB, ces gestes permettront de diminuer de 7 % la consommation de carburant et de gaz et de 3 % la consommation d'électricité hors-traction. Par ailleurs, conformément au Plan National Énergie Climat, les acteurs du secteur accélèrent également les investissements dans la transition énergétique. L'accord énergie du 18 mars 2021 prévoit notamment de faire appel à des capitaux privés pour équiper les toits et les terrains des deux entreprises ferroviaires de panneaux photovoltaïques et d'équiper les parkings SNCB de bornes de recharge bidirectionnelles.

Enfin, la réalisation d'une étude permettant d'objectiver les ambitions du report modal et leur pertinence, notamment en terme de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, est inscrite dans la Vision Rail 2040 et est en cours de lancement en collaboration avec le SPF Mobilité. Ses résultats connus seront diffusés à la Chambre et exploités pour engager ou rectifier les actions indispensables à l'atteinte de nos objectifs climatiques.

#### **f) Assurer sans faille la sécurité**

Une révision de la réglementation actuelle relative aux dispositifs de sécurité aux passages à niveau apparaît nécessaire. C'est ce que souligne la proposition de loi n° 1880 déposée à la Chambre.

Cette révision doit répondre à trois objectifs principaux: établir une nouvelle procédure applicable à la suppression et à la création de passages à niveau, introduire, notamment, un système d'amendes administratives pour les infractions à la réglementation relative à la signalisation aux passages à niveau, et enfin, adapter l'arrêté royal du 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité aux passages à niveau sur les voies ferrées.

Au cours des dernières années, de nombreuses solutions techniques visant à améliorer la sécurité aux passages à niveau ont été développées par Infrabel ou par d'autres acteurs du secteur ferroviaire. La réglementation actuelle ne permet pas d'intégrer ce type de dispositifs de sécurité.

Par ailleurs, la sécurité et le bien-être des travailleurs sont pour moi une priorité, en particulier sur les chantiers gérés par des entreprises publiques, sans distinction entre

Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post, een reeks maatregelen geïdentificeerd en gedeeld die op korte termijn zullen worden getroffen en voor een deel een antwoord zullen bieden op de energie-uitdaging. Concreet zullen de twee bedrijven de temperatuur in hun administratieve gebouwen verlagen tot 19 °C en zal de temperatuur in de werkplaatsen ook met één graad verlaagd worden. Wat de verlichting betreft, zal een optimalisatietraject worden ingezet en zal de transitie naar ledverlichting worden versneld. In het algemeen zullen deze maatregelen het brandstof- en gasverbruik bij de NMBS met 7 % doen dalen en het elektriciteitsverbruik (uitgezonderd tractie) met 3 %. Bovendien versnellen de actoren in de sector, conform het Nationaal Energie- en Klimaatplan, ook hun investeringen in de energietransitie. Het energieakkoord van 18 maart 2021 voorziet met name in het gebruik van privékapitaal om de daken en terreinen van de twee spoorbedrijven uit te rusten met zonnepanelen en om de NMBS-parkings uit te rusten met bidirectionele laadpalen.

Tot slot omvat de Spoorvisie 2040 de voltooiing van een studie om de ambities inzake de modal shift en hun relevantie voor de vermindering van de CO<sub>2</sub>-emissies te objectiveren. De studie wordt momenteel gelanceerd in samenwerking met de FOD Mobiliteit. De resultaten zullen met de Kamer worden gedeeld en worden benut om acties te initiëren of te corrigeren die essentieel zijn voor het bereiken van onze klimaatdoelstellingen.

#### **f) De veiligheid garanderen**

Een herziening van de huidige voorschriften inzake de veiligheidsvoorzieningen voor overwegen dringt zich op. Dit wordt ook onderstreept door het in de Kamer ingediende wetsvoorstel nr. 1880.

Deze herziening moet aan drie belangrijke doelstellingen voldoen: de invoering van een nieuwe procedure voor de verwijdering en de aanleg van overwegen; de invoering van onder meer een systeem van administratieve boetes voor overtredingen van de voorschriften inzake de seingeving bij overwegen; en de aanpassing van het Koninklijk Besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen.

De laatste jaren hebben zowel Infrabel als andere actoren van de spoorsector heel wat technische oplossingen ontwikkeld om de veiligheid bij overwegen te verbeteren. De huidige regelgeving staat echter niet toe dat dit type veiligheidsinrichtingen wordt toegepast.

Bovendien is de veiligheid en het welzijn van de arbeiders voor mij een prioriteit, meer bepaald op werven die door overheidsbedrijven worden beheerd,

ceux qui sont sous-traités ou non. C'est ce que pointe la cible n° 8.8 des ODD pour promouvoir la sécurité sur le lieu de travail.

Je continuerai à responsabiliser Infrabel dans ces actions prises afin de respecter et de faire respecter les règles applicables en matière de sécurité, ainsi que les meilleures pratiques par toute personne agissant en qualité de sous-traitant, et ce à quelque stade que ce soit.

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

Travailler pour le rail ne devrait jamais constituer un risque.

### **g) Bénéficiaire d'une sûreté partout et tout le temps**

#### **i) La prévention des agressions**

L'utilisateur doit bénéficier d'un service de qualité et voyager en toute sécurité tout au long de son parcours, aussi bien en gare que dans le train et dans les parkings. De même, le personnel doit jouir d'un environnement de travail alliant bien-être et sécurité. Bien que la lutte contre la violence dans l'espace public relève avant tout de la compétence des services de police, la prévention des agressions figure parmi les priorités de la SNCB.

Dans ce cadre, cette dernière prend de nombreuses mesures internes destinées à renforcer la chaîne de sécurité, allant de la prévention à la réaction, et ce qu'il s'agisse du déploiement optimal de Securail ou de mesures organisationnelles et techniques. Elle multiplie également les collaborations avec les différents acteurs impliqués dans la sécurité, comme par exemple les services de police, le Collège des Procureurs Généraux ou encore le département de l'Intérieur. Elle a d'ailleurs participé en 2022 à la campagne Respect Mutuel de la ministre de l'Intérieur.

Elle poursuivra en 2023 l'exécution de son plan anti-agression, en concertation avec les représentant-e-s des travailleur-se-s, et continuera à développer ses divers partenariats. Les ODD, à travers leur cible n° 16.1 nous enjoignent à "*réduire nettement [...] toutes les formes de violence.*" À noter le projet de résolution (n° 2508) concernant la lutte contre les intimidations et les agressions sexuelles dans le train, déposé à la Chambre en février 2022, et pour lequel l'avis du SPF Mobilité a été rendu et dont j'ai salué l'intérêt de la démarche.

ongeacht of ze worden uitbesteed. Dit is waar SDG-subdoelstelling 8.8 naar verwijst om de veiligheid op de werkplaats te bevorderen.

Ik zal Infrabel verantwoordelijk blijven houden voor de acties die worden ondernomen om de toepasselijke veiligheidsregels na te leven en te laten naleven, alsook de beste praktijken door iedereen die in enig stadium als onderaannemer optreedt.

Ik moedig overheidsbedrijven ook aan om waakzaam te zijn en hun veiligheidsprocedures permanent met alle belanghebbenden te evalueren en te verbeteren.

Werken voor het spoor mag nooit een risico zijn.

### **g) Veiligheid voor iedereen, altijd en overal**

#### **i) Agressie voorkomen**

Gebruikers moeten kunnen profiteren van een goede dienstverlening en veilig kunnen reizen op hun traject, zowel in de stations als op de treinen en de parkings. Ook het personeel moet kunnen werken in een omgeving die zowel aangenaam als veilig is. Hoewel de bestrijding van geweld in de openbare ruimte in de eerste plaats een bevoegdheid van de politiediensten is, is het voorkomen van agressie een van de prioriteiten van de NMBS.

In dat verband neemt zij tal van interne maatregelen om de veiligheidsketen te versterken, van preventie tot respons, bijvoorbeeld door een optimale inzet van Securail of via organisatorische en technische maatregelen. Ook worden er meer samenwerkingsverbanden aangegaan met de verschillende actoren die bij de veiligheid betrokken zijn, zoals de politiediensten, het College van procureurs-generaal of nog het Ministerie van Binnenlandse Zaken. In 2022 nam de NMBS overigens deel aan de campagne Wederzijds Respect van Binnenlandse Zaken.

In 2023 zal de organisatie in overleg met de werknemersafgevaardigden zijn plan ter bestrijding van agressie verder uitvoeren en de verschillende partnerschappen verder ontwikkelen. SDG-subdoelstelling 16.1 zet ons ertoe aan om "*alle vormen van geweld [...] aanzienlijk terug te schroeven.*" In dat kader wijzen we op de ontwerp-resolutie (nr. 2508) over de bestrijding van intimidatie en seksueel geweld in de trein, die in februari 2022 in het Kamer werd ingediend en waarover de FOD Mobiliteit een advies heeft uitgebracht. Ik heb daarbij het belang van deze aanpak onderstreept.

La SNCB finalisera également en 2023 l'intégration des alertes silencieuses dans le processus d'alertes reliées à son Security Operations Center.

Avec mes collègues régionaux de la Mobilité, nous avons convenu d'aligner les initiatives qui visent à augmenter le sentiment de sécurité et la sécurité réelle des voyageurs sur les différents réseaux de transport public de notre pays. Les Régions ayant déjà manifesté leur intérêt pour ce projet d'alerte silencieuse, mon Cabinet examinera dès lors, en collaboration avec la SNCB et ces dernières, la possibilité d'étendre ce système aux opérateurs de transport en commun régionaux.

## ii) Sécurail

### • Le défi du recrutement

Chez Sécurail comme pour les autres catégories de personnel, la SNCB est confrontée au défi que représentent la gestion de la pyramide d'âge et la mobilité recherchée par ses collaborateurs. Elle a lancé une réflexion avec HR Rail pour redynamiser ses recrutements et répondre aux défis du futur. Depuis 2021, plusieurs dizaines d'agents ont été recrutés au sein de Sécurail en vue d'atteindre 605 équivalents temps plein (ETP). En 2023, les recrutements nécessaires au fonctionnement du service sont estimés à une septantaine de personnes. Les besoins en personnel pourraient être revus en fonction du futur contrat de service public.

### • Efficacité et qualité du travail

De manière plus large, la SNCB a également pris des mesures en vue d'optimiser l'efficacité et la qualité du travail de Sécurail, tout en réduisant le nombre d'accidents de travail liés à leurs interventions. Le Corporate Security Service a renforcé son management sur le terrain et sa nouvelle cellule Learning & Development a lancé un programme destiné à améliorer la formation et l'accompagnement personnalisé des agents. Les résultats d'une vaste analyse de risques initiée avec les partenaires sociaux ont été intégrés dans un plan d'action. Enfin, une App PV a été développée pour permettre aux agents de Sécurail d'initier leurs constats d'infractions directement sur le terrain et limiter ainsi le travail administratif.

En 2023, le développement du programme de formation et d'accompagnement personnalisé sera poursuivi et le plan d'action susmentionné sera exécuté. L'utilisation de

De NMBS zal in 2023 ook de integratie van stille alarmen in de waarschuwingsprocessen gelinkt aan het Security Operations Center voltooien.

Samen met mijn gewestelijke mobiliteitscollega's hebben we afgesproken om initiatieven ter verhoging van het veiligheidsgevoel en de werkelijke veiligheid van de reizigers op de verschillende openbaarvervoersnetwerken in ons land op elkaar af te stemmen. Aangezien gewesten reeds belangstelling hebben getoond in dit project rond stille alarmen, zal mijn Kabinet in samenwerking met hen en met de NMBS de mogelijkheid onderzoeken om dit systeem uit te breiden naar de gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen.

## ii) Securail

### • De uitdaging van de aanwervingen

Wat Securail betreft, staat de NMBS, zoals dat ook voor andere categorieën werknemers het geval is, voor de uitdaging van het beheer van de leeftijds piramide en de door zijn werknemers gewenste mobiliteit. Het heeft zich samen met HR Rail gebogen over manieren om de aanwervingen aan te zwengelen en in te spelen op de uitdagingen van de toekomst. Sinds 2021 werden enkele tientallen agenten aangeworven bij Securail, waarmee het doel van 605 voltijds equivalenten (VTE's) dichterbij de buurt komt. In 2023 wordt het aantal noodzakelijke aanwervingen voor de werking van de dienst op een zeventigtal personen geschat. De personeelsbehoeften zouden kunnen worden herzien in het licht van het toekomstige openbaardienstcontract.

### • Doeltreffendheid en kwaliteit van het werk

Meer in het algemeen heeft de NMBS ook stappen ondernomen om de doeltreffendheid en kwaliteit van het werk van Securail te optimaliseren en tegelijkertijd het aantal arbeidsongevallen tijdens de interventies te verminderen. De Corporate Security Service heeft zijn management op het terrein versterkt en de nieuwe cel Learning & Development heeft een programma gelanceerd om de gepersonaliseerde opleiding en begeleiding van de agenten te verbeteren. De resultaten van een brede risicoanalyse die samen met de sociale partners werd opgezet, zijn in een actieplan opgenomen. Ten slotte werd er een pv-app ontwikkeld om Securail-agenten in staat te stellen hun processen-verbaal van overtredingen meteen ter plaatse op te stellen en het administratieve werk te beperken.

In 2023 zal de ontwikkeling van het gepersonaliseerde opleidings- en begeleidingsprogramma worden voortgezet en zal bovengenoemd actieplan ten uitvoer

l'App PV sera généralisée pour les constats d'incivilités effectués par tous les agents sanctionneurs de la SNCB.

### iii) Collaboration avec les services de police

En ce qui concerne la nouvelle répartition des tâches entre la Police fédérale et les polices locales dans les gares, sur les quais et dans les trains, les discussions se sont poursuivies avec la ministre de l'Intérieur. Actuellement, les aspects techniques relatifs à l'accessibilité des systèmes vidéo des gares pour les services de police sont examinés afin de parvenir à une solution technique en 2023.

### iv) Limiter les risques encourus par les passagers et travailler sur la résilience des infrastructures ferroviaires

Dans un contexte de prévention des menaces potentielles – dont les menaces terroristes – à l'encontre des milliers de passagers fréquentant au quotidien les infrastructures ferroviaires, un système d'avis de sécurité pour le personnel occupant certaines fonctions clés dans le transport ferroviaire intérieur de voyageurs sera mis en place.

Un dossier a été récemment soumis à l'approbation de l'Autorité Nationale de Sécurité.

Je continuerai également en 2023 à veiller, avec la SNCB et Infrabel, conformément à la législation sur le sujet, à ce que les mesures adéquates soient prises pour assurer de manière préventive la sécurité et la protection de leurs infrastructures ainsi que de leurs réseaux et systèmes d'information.

### h) Développer le ferroviaire international

#### i) Trains de nuit

Le projet de loi portant soutien au transport de voyageurs par trains de nuit est en cours d'élaboration. La mesure vise à alléger les coûts supportés par les opérateurs fournissant des services de trains de nuit, et ce en vue de faciliter et de promouvoir ce type de service.

Ce projet devrait entrer en vigueur en 2023 en fonction de la date d'approbation de la Commission européenne dans le cadre du contrôle des aides d'État.

Il faut rappeler que les trains de nuit sont une alternative crédible aux voyages en avion pour les moyennes distances, y compris supérieures à 1000 kilomètres.

worden gelegd. Het gebruik van de pv-app zal worden veralgemeend voor de pv's van ongepast gedrag door alle sanctionerende ambtenaren van de NMBS.

### iii) Samenwerking met de politiediensten

De besprekingen met betrekking tot de nieuwe taakverdeling tussen de federale politie en de lokale politie in de stations, op de perrons en in de treinen, worden voortgezet met mijn collega van Binnenlandse Zaken. Momenteel worden de technische aspecten van de toegankelijkheid van de videosystemen in de stations voor de politiediensten onderzocht met het oog op een technische oplossing in 2023.

### iv) De risico's voor de reizigers minimaliseren en werken aan de veerkracht van de spoorinfrastructuur

In het kader van het voorkomen van potentiële (onder meer terroristische) bedreigingen voor de duizenden reizigers die dagelijks gebruikmaken van de spoorweginfrastructuur, zal een systeem met veiligheidsadviezen worden opgezet voor personeel dat bepaalde sleutelfuncties in het binnenlandse spoorvervoer van reizigers vervult.

Er werd onlangs een dossier ter goedkeuring voorgelegd aan de Nationale Veiligheidsoverheid.

Ik zal ook in 2023 met de NMBS en Infrabel blijven samenwerken, in overeenstemming met de relevante wetgeving, om ervoor te zorgen dat passende maatregelen worden getroffen voor de preventieve beveiliging en bescherming van hun infrastructuur, alsook van hun informatienetwerken en -systemen.

### h) Ontwikkeling van de internationale spoorverbindingen

#### i) Nachttreinen

Momenteel wordt gewerkt aan een wetsontwerp ter ondersteuning van het personenvervoer per nachttrein. Deze maatregel heeft tot doel de kosten voor exploitanten die nachttreindiensten aanbieden te verlagen, om dit type dienst te vergemakkelijken en te bevorderen.

Het project zou in 2023 in werking moeten treden, afhankelijk van de datum van goedkeuring door de Europese Commissie in het kader van het toezicht op staatssteun.

Feit is dat nachttreinen een geloofwaardig alternatief bieden voor vliegreizen over middellange afstanden, zelfs tot meer dan 1000 kilometer. Nachttreinen kunnen

Jusqu'à une quinzaine d'heures de trajet, les trains de nuit pourraient avantageusement se substituer à l'avion. Depuis la Belgique, ce type de service couvre un grand nombre de destinations potentielles de premier choix: vers l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni, l'Italie, l'Espagne, l'Autriche, pour laquelle nous avons déjà un service opérationnel, la République tchèque, la Suisse voire, par extension, la Suède, la Pologne, etc.

Je suis d'ailleurs en discussion pour faire aboutir une nouvelle ligne à destination de Malmö.

## ii) Autres liaisons européennes

En 2023, je compte poursuivre les contacts intensifs noués en 2022 et auparavant avec mes homologues des pays limitrophes.

Pour les Pays-Bas, avec leur Secrétaire d'État aux Infrastructures, j'ai réactualisé nos ambitions communes dans une convention signée en avril dernier à Gand lors du Sommet Thalassa entre nos deux pays. Concernant le trafic de marchandises, il y a le projet "Rail Gent Terneuzen" dans le cadre duquel nos deux pays collaborent pour donner à North Sea Port un réseau ferroviaire performant. Les études financées par les Pays-Bas et la Belgique se poursuivent. Nous en sommes à une phase d'état des lieux, les études techniques commenceront en 2025 afin de pouvoir passer à la réalisation en 2027.

Dans les mois qui viennent, j'entends réaliser le même travail avec mes homologues français et luxembourgeois, et ce afin de pérenniser le travail déjà entamé, d'une part, sur les axes Mons-Valenciennes et Dinant-Givet côté France et, d'autre part, sur l'axe stratégique Bruxelles-Luxembourg et les études de potentiel côté Luxembourg.

Je compte établir une dynamique similaire avec mon homologue allemand. Le trafic ferroviaire vers l'Allemagne est crucial, en particulier pour le fret et comme débouché pour nos ports maritimes.

Dans ce contexte, je fais également référence à la bonne coopération avec les Pays-Bas et l'Allemagne dans le cadre de l'étude sur le 3RX qui sera achevée début 2023 et au travail entre la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne au sein du groupe de travail "*broader mobility approach*".

## 2) Pour l'avion: agir en responsabilité et accompagner le virage

Les mois devant nous sont décisifs pour amorcer un virage du secteur aérien en Belgique et en Europe. Car

een voordelige vervanging vormen voor het vliegtuig voor reistijden tot een vijftiental uur. Vanuit België omvat dit type dienst een groot aantal belangrijke potentiële bestemmingen: Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Italië, Spanje, Oostenrijk (waarvoor we al een operationele dienst hebben), Tsjechië, Zwitserland of zelfs Zweden, Polen enz.

Momenteel lopen er besprekingen om een nieuwe lijn naar Malmö te concretiseren.

## ii) Andere Europese verbindingen

In 2023 ben ik van plan de intensieve contacten die in 2022 en daarvoor met mijn collega's in de buurlanden werden gelegd voort te zetten.

Voor Nederland heb ik samen met staatssecretaris Vivianne Heijnen onze gezamenlijke ambities bijgewerkt in een overeenkomst die in april op de Thalassa-top in Gent tussen onze twee landen werd ondertekend. Wat het goederenvervoer betreft, is er het project "Rail Gent Terneuzen" waarin onze twee landen samenwerken om North Sea Port op een efficiënt spoorwegnet aan te sluiten. De door Nederland en België gefinancierde studies worden voortgezet. Momenteel wordt een stand van zaken opgesteld. De technische studies zullen in 2025 beginnen, waarna de realisatie zou kunnen starten in 2027.

De komende maanden ben ik van plan hetzelfde te doen met mijn Franse en Luxemburgse collega's, onder meer om de reeds begonnen werkzaamheden op de assen Bergen-Valenciennes en Dinant-Givet die naar Frankrijk leiden voort te zetten, alsook op de strategische as Brussel-Luxembourg, samen met studies over het potentieel richting Luxemburg.

Ik ben ook van plan om een soortgelijke dynamiek op te zetten met mijn Duitse tegenhanger. Het spoorverkeer naar Duitsland is cruciaal, vooral voor het goederenvervoer en als afzetmogelijkheid voor onze zeehavens.

In dat verband verwijs ik graag naar de goede samenwerking met Nederland en Duitsland in het kader van de 3RX-studie die begin 2023 zal worden afgerond, en naar het gezamenlijke werk van België, Nederland en Duitsland in de werkgroep "*broader mobility approach*".

## 2) Luchtvaart: verantwoordelijkheid opnemen en veranderingen ondersteunen

De onmiddellijke toekomst zal doorslaggevend zijn voor de totstandbrenging van een ommekeer in de



peut-on continuer sur la même trajectoire? Assurément non! L'été chaotique dans les aéroports, les bilans financiers des compagnies aériennes dans le rouge, la polémique sur les vols en jet privé, la montée des plaintes quant au bruit du survol, etc., tout appelle à faire bouger le modèle. Les règles du jeu actuelles ne régulent en effet qu'imparfaitement le secteur, quand elles n'encouragent pas les comportements économiquement contestables, socialement dégradants et écologiquement aberrants.

L'aéroport de Bruxelles-National emploie environ 24000 personnes. Parmi les 25 plus grands aéroports européens en nombre de passagers<sup>3</sup>, c'est également une plateforme fret de premier plan, en particulier pour les produits pharmaceutiques. Le secteur aérien est un enjeu important sur le plan économique, mais aussi environnemental, humanitaire, social, sécuritaire et géopolitique pour notre pays, en particulier à Bruxelles, capitale de l'Europe. Il s'agit de concilier toutes ces dimensions par une approche aussi équilibrée que déterminée.

Quatre mots d'ordre structurent mon action en matière aérienne:

- sécurité, sur laquelle, je le répète, nous ne pouvons transiger d'aucune manière;
- tranquillité et santé, auxquelles les riverain-e-s exposés aux nuisances aéroportuaires ont légitimement et définitivement droit;
- responsabilité et durabilité, car il n'est pas de secteur d'activité qui ne puisse y échapper quand le dérèglement climatique s'affole et que la crise socio-économique frappe et particulièrement celui-ci, vu son impact sur notre environnement;
- stabilité, afin de proposer un cadre pérenne et des perspectives claires qui rassurent et qui permettent d'anticiper et d'accompagner les mutations nécessaires.

Finissons-en avec une philosophie d'action publique qui masque les enjeux et les difficultés, qui évite les solutions. Laissons derrière nous une attitude irresponsable qui consiste à opposer plutôt qu'à proposer. Nier ou déplacer le problème n'est jamais la solution.

Pour construire l'aérien du futur, chacun devra prendre et assumer sa part. Tout le monde a à y gagner! C'est pourquoi je me suis attaché prioritairement, depuis 2020,

<sup>3</sup> Chiffres 2019.

luchtvaartsector in België en Europa. Want als we ons afvragen of we verder kunnen op dezelfde weg, dan is het antwoord: zeker niet. De chaotische zomer op de luchthavens, de dieprode financiële balansen van de luchtvaartmaatschappijen, de controverse over privéjets, de toename van klachten over het lawaai van overvliegende vliegtuigen... Dit alles vraagt om een ander model. De huidige spelregels reguleren de sector slechts ten dele en zetten vaak aan tot economisch twijfelachtig, sociaal schadelijk en ecologisch onverantwoord gedrag.

Brussels Airport stelt ongeveer 24000 mensen tewerk. Het is een van de 25 grootste Europese luchthavens in termen van passagiersaantallen<sup>3</sup> en tevens een belangrijk vrachtcentrum, met name voor farmaceutische producten. De luchtvaartsector is een belangrijk thema op economisch, maar ook ecologisch, humanitaire, sociaal, veiligheids- en geopolitiek op ons land, en dan vooral in Brussel, de hoofdstad van Europa. Het gaat erom al deze dimensies met elkaar te verzoenen door middel van een evenwichtige en vastberaden aanpak.

Vier kernwoorden structureren mijn acties in het domein van de luchtvaart:

- De veiligheid, waarover we, zo wil ik nogmaals herhalen, geen enkel compromis kunnen sluiten;
- Rust en gezondheid, iets waarop ook inwoners die worden blootgesteld aan overlast van de luchthaven ontegensprekelijk en legitiem recht op hebben;
- Verantwoordelijkheid en duurzaamheid, aangezien geen enkele sector kan ontsnappen aan de gevolgen van de klimaatontregeling en de sociaaleconomische crisis – en zeker de luchtvaart niet, met zijn enorme impact op het milieu;
- Stabiliteit, om een duurzaam kader en duidelijke perspectieven voor te stellen die geruststellen en het mogelijk maken om op de noodzakelijke veranderingen te anticiperen en deze te begeleiden.

Laten we komaf maken met het soort overheidsop treden dat uitdagingen en moeilijkheden onder de mat veegt en oplossingen uit de weg gaat. Laten we constructieve voorstellen doen, in plaats van op onverantwoorde wijze steeds weerstand te bieden. Het probleem ontkennen of verplaatsen is nooit de oplossing.

Om de luchtvaart van de toekomst uit te bouwen, zal iedereen zijn steentje moeten bijdragen. En iedereen zal er baat bij hebben! Daarom heb ik mij sinds 2020, naast

<sup>3</sup> Cijfers 2019.

au-delà de la mise en œuvre des décisions de justice dans le dossier aérien, à renouer le dialogue et à créer les conditions qui restaurent la confiance et qui permettent l'adoption de solutions. Les effets de manche ne servent à rien. Je le redis: lucidité, méthode et action sont les maîtres-mots d'une politique efficace, *a fortiori* dans un dossier aussi lourd et compliqué.

### **a) Apporter enfin des réponses dans le dossier des nuisances générées par l'aéroport de Bruxelles-National**

Depuis de trop nombreuses années, les nuisances sonores générées par l'activité de l'aéroport de Bruxelles-National pourrissent la vie de trop nombreux riverains, engendrant de nombreuses condamnations judiciaires pour l'État fédéral. L'une d'entre elle fixe l'obligation de réaliser une étude d'incidence, laquelle a été confiée au bureau français Envisa. L'étude réalisée en 2019, jugée incomplète par le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, a été complétée en 2022, à mon initiative. La nouvelle étude, plus complète, m'a permis d'alimenter les discussions et à toutes les parties prenantes de disposer d'une vision neutre et externe au dossier.

Les travaux entrepris depuis le début de la législature pour tenter d'apporter des réponses à la problématique du survol trouveront leur concrétisation dans les différentes actions décrites et que j'entends mettre en œuvre désormais pour trouver des solutions à ce dossier hautement sensible.

Des contacts sont par ailleurs en cours avec le ministre des Affaires sociales et de la Santé Publique en vue de la réalisation d'un dernier élément d'étude, celui de l'impact du survol sur la santé publique. Nous utilisons toutes les études pour objectiver davantage nos actions en vue d'une solution durable pour toutes les parties concernées, et ce conformément aux articles 10, 11, 22 et 23 de la Constitution belge.

#### **i) Encadrer ce qui peut voler**

##### **– Arrêté ministériel Quota Count (QC):**

Les avions de nouvelle génération génèrent une diminution du niveau de bruit émis et des émissions carbone des rejets NO<sub>x</sub> et de particules fines. J'estime qu'il est plus que nécessaire de réviser les quotas de bruit maximum autorisés à l'aéroport de Bruxelles-National afin d'inciter les compagnies aériennes à renouveler le plus rapidement possible leur flotte.

de tenuitvoerlegging van de rechterlijke beslissingen in de luchtvaartsector, op de eerste plaats geconcentreerd op het hervatten van de dialoog en het scheppen van voorwaarden die het vertrouwen herstellen en het mogelijk maken oplossingen aan te nemen. Met holle woorden gaan we er niet geraken. Ik herhaal: helderheid, methodiek en actie zijn de sleutelwoorden van een effectief beleid, en zeker in een dergelijk beladen en ingewikkeld dossier.

### **a) Eindelijk een antwoord bieden op de overlast door de luchthaven Brussel-Nationaal**

De geluidsoverlast door de activiteiten van de luchthaven Brussel-Nationaal verzuurt al vele jaren het leven van tal van omwonenden, met talrijke gerechtelijke veroordelingen voor de Federale Staat tot gevolg. Een van die veroordelingen omvat de verplichting om een effectenstudie uit te voeren, en die studie werd toevertrouwd aan het Franse bureau Envisa. De in 2019 uitgevoerde studie, die door de Franstalige rechtbank van eerste aanleg in Brussel als onvolledig werd beoordeeld, werd in 2022 op mijn initiatief afgerond. Dankzij de nieuwe, uitgebreidere studie kon ik verdere discussies voeren en alle belanghebbenden een neutrale en externe kijk op het dossier geven.

De werkzaamheden die sinds het begin van de legislatuur zijn ondernomen om te trachten antwoorden te vinden op het probleem van de overvliegende vliegtuigen, zullen hun concrete weerslag vinden in de verschillende beschreven acties die ik vanaf nu wil uitvoeren om oplossingen te vinden voor dit uiterst gevoelige dossier.

Er worden tevens contacten gelegd met de minister van Sociale zaken en Volksgezondheid met het oog op de uitvoering van de laatste ontbrekende studie, namelijk die over de gevolgen van het overvliegen voor de volksgezondheid. We gebruiken alle studies om onze acties nog verder te kunnen objectiveren in de richting van een duurzame oplossing voor alle betrokkenen conform artikels 10, 11, 22 en 23 van de Belgische Grondwet.

#### **i) Omkaderen wat kan vliegen**

##### **– Ministerieel besluit inzake QC:**

Vliegtuigen van de nieuwste generatie zorgen voor een daling van het geluidsniveau en van de uitstoot van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en fijn stof. Ik ben van mening dat het absoluut noodzakelijk is om de maximale toegestane geluidsquota op de luchthaven Brussel-Nationaal te herzien teneinde luchtvaartmaatschappijen aan te moedigen hun vloot zo snel mogelijk te vernieuwen.

Le Quota Count (QC) est un système créé dans le secteur aérien dans le but d'attribuer à chaque avion un indicateur numérique représentant la charge sonore générée par un modèle d'avion dans une configuration de motorisation et commerciale précise. Une valeur QC est calculée distinctement pour l'atterrissage et pour le décollage. Un aéronef a donc un QCA (atterrissage) et un QCD (décollage). Plus le QC est faible, plus l'aéronef est silencieux.

Les QC ont été introduits à l'aéroport de Bruxelles-national par l'accord gouvernemental du 11 février 2000. Les normes ont été revues après 2004 et après 2008. Mais depuis près de 14 ans, aucune révision de ces valeurs n'a été effectuée malgré les grandes avancées techniques.

Mon objectif est donc, par ce biais, de diminuer globalement l'impact sonore des avions, avec une priorité pour les moments les plus sensibles de la journée – le petit matin, la nuit et le soir – mais aussi les week-ends et les jours fériés, dans le respect du règlement européen n° 598/2014. Un travail de concertation avec les parties prenantes a déjà eu lieu. Il y aura des consultations jusqu'au bout du processus, notamment avec l'aéroport.

**• Mise en œuvre de redevances variables en fonction de l'impact environnemental (bruit et rejets) pour les avions opérant sur l'aéroport de Bruxelles-National:**

Outre les restrictions d'exploitation envisagées, à travers une révision des valeurs admissibles de QC en fonction des heures de la journée et des jours de la semaine, un mécanisme de modulation des redevances terminales perçues par skeyes est en cours d'élaboration. Il devrait produire ses effets dès le début de l'année 2023 et accentuera la pression sur les compagnies aériennes commerciales à renouveler sans attendre leur flotte par des appareils plus modernes.

Ce mécanisme favorisera l'utilisation des avions les plus silencieux de leur catégorie mais aussi ceux qui ont les rejets de NO<sub>x</sub> les moins importants, en augmentant la redevance pour les avions les plus bruyants et polluants et en la diminuant pour ceux qui auront, par contre, un impact environnemental moindre. Les vols de courte distance se verront aussi découragés. Cela répond directement à une exigence de la cible n° 3.9 des ODD déjà évoquée pour la réduction de la pollution de l'air.

Plusieurs pays européens appliquent déjà ce système de calcul.

De Quota Count (QC) is een systeem dat in de luchtvaartsector werd opgezet. Het kent aan elk vliegtuig een numerieke indicator toe die de geluidsbelasting van elk vliegtuigmodel in een specifieke motor- en commerciële configuratie weergeeft. De QC-waarde wordt afzonderlijk berekend voor het landen en het opstijgen. Een luchtvaartuig heeft dus een LQC (landing) en OQC (opstijgen). Hoe lager de QC, hoe stiller het vliegtuig.

De QC's werden op de luchthaven van Brussel ingevoerd door het regeerakkoord van 11 februari 2000. De normen werden herzien na 2004 en 2008. Maar ondanks de grote technische vorderingen werden deze waarden al bijna veertien jaar niet meer herzien.

Mijn doel is dan ook om de totale geluidsbelasting van vliegtuigen op deze manier te verminderen, in de eerste plaats op de meest gevoelige momenten van de dag (de vroege ochtend, 's nachts en 's avonds) maar ook in het weekend en op feestdagen, in overeenstemming met Europese verordening nr. 598/2014. Het overleg met de belanghebbenden heeft reeds plaatsgevonden. Tijdens het hele proces zal overleg plaatsvinden, onder andere met de luchthaven.

**• Implementatie van variabele heffingen afhankelijk van de milieu-impact (geluid en emissies) voor vliegtuigen die op de luchthaven Brussel-Nationaal vliegen:**

Naast de geplande exploitatiebeperkingen wordt door middel van een herziening van de toelaatbare QC-waarden al naargelang het tijdstip van de dag en de dag van de week een mechanisme ontwikkeld voor het moduleren van de terminalheffingen die door skeyes worden geheven. De regeling zal naar verwachting begin 2023 in werking treden en zal de druk op commerciële luchtvaartmaatschappijen verhogen om hun vloot zo snel mogelijk te vernieuwen met modernere vliegtuigen.

Dit mechanisme bevordert het gebruik van de stilste vliegtuigen in hun categorie, maar ook van vliegtuigen met de laagste NO<sub>x</sub>-emissies, door de heffing te verhogen voor de lawaaierigste en meest vervuilende vliegtuigen en ze te verlagen voor de vliegtuigen met een kleinere milieu-impact. Kortafstandsvluchten zullen ook worden ontmoedigd. Hiermee wordt rechtstreeks tegemoetgekomen aan de reeds vermelde SDG-subdoelstelling 3.9 voor de vermindering van de luchtvervuiling.

Verschillende Europese landen passen dit berekeningssysteem al toe.

## ii) Améliorer la façon de voler

### – Arrêté royal Normes de vent:

Le Preferential Runway System (PRS) est le système définissant les différentes configurations de pistes à utiliser selon les moments de la journée et les jours de la semaine. Parmi ces conditions d'utilisation figurent les normes de vent à appliquer et la manière de les utiliser.

Les normes de vent publiées en février 2014 doivent être revues pour satisfaire aux recommandations de l'étude Envisa et aux exigences des différentes décisions judiciaires. Un travail important d'évaluation des changements et de clarifications à apporter est néanmoins préalablement nécessaire afin d'assurer que la sécurité aérienne soit garantie. Ces changements et clarifications se feront dans une approche globale selon la méthodologie élaborée par le SPF Mobilité, et en concertation avec les parties prenantes.

Je travaille depuis quelques mois à ce sujet, avec pour objectif de publier de nouveaux textes encadrant l'utilisation du PRS.

### • Application du programme PBN:

Tel que l'exige l'Europe, la mise en œuvre du programme PBN (navigation basée sur la performance) pour tous les aéroports ayant des opérations aux instruments doit avoir lieu pour janvier 2024 au plus tard. Il est question de remplacer la technologie conventionnelle par la technologie utilisant le positionnement des avions en référence aux données fournies par les satellites. S'il s'agit d'un travail conséquent, cela constitue aussi une belle opportunité d'améliorer les conditions de vie des citoyen-ne-s souffrant des nuisances sonores générées par les activités de l'aéroport de Bruxelles-National en utilisant des techniques d'approche plus silencieuses (plus vite, plus haut et plus longtemps plus haut) sans pour autant générer *de facto* une révision des routes aériennes.

Depuis le début de la législature, le groupe technique que j'ai mis en place et qui associe les principaux opérateurs aériens travaille à l'implémentation de solutions permettant aux avions de décoller et d'atterrir en utilisant des techniques d'approche plus silencieuses. Grâce aux discussions au sein de ce groupe, plusieurs propositions d'amélioration quant à la manière dont les avions volent aujourd'hui ont été identifiées. Ces propositions nécessitent l'utilisation de la technologie PBN pour produire les gains attendus. Des premiers tests

## ii) Een betere manier van vliegen

### – Koninklijk Besluit Windnormen:

Het Preferential Runway System (PRS) is het systeem voor de bepaling van de gebruikte start- en landingsbanen, op basis van het tijdstip van de dag en de dag van de week. Een van de gebruiksvoorwaarden waarmee rekening wordt gehouden, zijn de toe te passen windnormen en de manier waarop ze worden gebruikt.

Om te voldoen aan de aanbevelingen van de Envisa studie en de eisen van de verschillende rechterlijke uitspraken, moeten de windnormen die werden gepubliceerd in februari 2014 moeten worden herzien. Om de veiligheid van de luchtvaart te waarborgen en tegelijkertijd het gewenste effect te sorteren, moet er echter vooraf werk worden gemaakt van de evaluatie van de aan te brengen wijzigingen en verduidelijkingen. Deze wijzigingen en verduidelijkingen zullen worden aangebracht in een globale aanpak volgens de methodologie die de FOD Mobiliteit in overleg met de belanghebbenden heeft ontwikkeld, in overleg met de belanghebbenden.

Ik ben hier al enkele maanden mee bezig teneinde nieuwe teksten over het gebruik van het PRS te kunnen publiceren.

### • Uitvoering van het PBN-programma:

De implementatie van het Performance Based Navigation-programma (PBN) voor alle luchthavens waarbij op de instrumenten wordt gevlogen moet, zoals door Europa wordt vereist, uiterlijk in januari 2024 plaatsvinden. Het doel is de conventionele technologie te vervangen door een technologie die gebruikmaakt van satellietgegevens voor de positionering van vliegtuigen. Dit is een werk van grote omvang, maar ook een mooie kans om de levensomstandigheden te verbeteren van de burgers die lijden onder het lawaai dat wordt veroorzaakt door de activiteiten van de luchthaven Brussel-Nationaal, en dit door gebruik te maken van stillere aanvliege technieken (sneller, hoger en langer hoger), zonder dat dit leidt tot een feitelijke herziening van de vliegroutes.

Ik heb een technische groep opgericht met daarin de belangrijkste luchtvaartoperatoren, die sinds het begin van de legislatuur aan de implementatie van oplossingen werkt om vliegtuigen in staat te stellen met stillere aanvliege technieken op te stijgen en te landen. Dankzij de besprekingen in deze groep konden verschillende voorstellen worden gedaan om de wijze waarop vliegtuigen vandaag vliegen te verbeteren. Deze voorstellen vereisen het gebruik van de PBN-technologie om de verwachte baten te realiseren. De eerste tests werden

ont déjà été réalisés. Des tests à plus grande échelle sur une plus large période seront maintenant entrepris avant qu'intervienne la décision d'une mise en opération officielle définitive.

L'utilisation de la technologie PBN facilitera aussi le déploiement des éoliennes sur notre territoire. Ce dernier point sera expliqué plus en détails par la suite.

### iii) Proposer un cadre légal et démocratique robuste

Il est à souligner l'intérêt d'un tel cadre, au regard des cibles n° 16.6 et 16.7 des ODD relatives à la mise en place d'institutions efficaces, responsables et transparentes à tous les niveaux, ainsi que *“le dynamisme, l'ouverture, la participation et la représentation à tous les niveaux [de] prise de décisions.”*

#### • Mise en place d'une autorité de contrôle indépendante des nuisances sonores:

Depuis plusieurs années, les nuisances sonores résultant de l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National ont généré de nombreuses discussions et procédures contentieuses. Ainsi, au cours des cinq dernières années, pas moins de neuf décisions judiciaires, dont la portée est parfois contradictoire, ont été rendues par les cours et les tribunaux judiciaires concernant les procédures de vol et le choix des pistes.

À ce jour, il n'existe aucun organe indépendant au niveau fédéral pouvant déterminer si les procédures utilisées et si le choix des pistes sont conformes aux différentes dispositions réglementaires en vigueur. Je souhaite donc créer un organe indépendant de contrôle des nuisances sonores engendrées par les activités aéroportuaires de Bruxelles-National, et ce tel que nous l'impose le règlement européen n° 598/2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée.

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

#### • Institutionnalisation de la plateforme de concertation:

reeds uitgevoerd. Nu zullen grotere tests over een langere periode worden uitgevoerd, voordat een besluit wordt genomen over de definitieve formele activering van het systeem.

Het gebruik van de PBN-technologie zal ook de implanting van windturbines op ons grondgebied vergemakkelijken. Dit laatste punt zal verder worden toegelicht.

### iii) Een solide wettelijk en democratisch kader voorstellen

Een dergelijk kader is belangrijk in de context van de SDG-subdoelstellingen 16.6 en 16.7 met betrekking tot de oprichting van doeltreffende, verantwoordelijke en transparante instellingen op alle niveaus, alsook de *“dynamiek, openheid, participatie en vertegenwoordiging op alle besluitvormingsniveaus”*.

#### • Oprichting van een onafhankelijke controleinstantie voor geluidshinder:

De geluidshinder door het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal leidt al jarenlang tot tal van discussies en geschillenprocedures. Zo hebben verschillende hoven en rechtbanken de voorbije vijf jaar maar liefst negen rechterlijke beslissingen uitgevaardigd met betrekking tot de vluchtprocedures en de keuze van de start- en landingsbanen, soms met tegenstrijdige strekking.

Op federaal niveau bestaat er tot op heden geen onafhankelijk orgaan dat kan bepalen of de gebruikte procedures en de keuze van de start- en landingsbanen in overeenstemming zijn met de verschillende geldende regelgevende bepalingen. Daarom wil ik een onafhankelijk orgaan oprichten dat toezicht houdt op de geluidshinder die wordt veroorzaakt door de activiteiten op de luchthaven Brussel-Nationaal, zoals vereist door Europese verordening nr. 598/2014 tot vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie, in het kader van een evenwichtige aanpak.

De onafhankelijkheid van dit orgaan is essentieel om ervoor te zorgen dat het erkend wordt door de verschillende actoren die bij deze problematiek betrokken zijn ((verenigingen van) omwonenden, lokale en gewestelijke autoriteiten, luchtvaartoperatoren, de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal, de coördinator voor de vliegslots, de luchtverkeersleiders enz.).

#### • Institutionaliseren van het overlegplatform:

En novembre 2022, la plateforme de concertation mise en place et réunissant toutes les parties prenantes du survol se sera déjà réunie à cinq reprises. Ceci a notamment permis de faire un état des lieux de la situation et que chaque partie puisse exprimer sa position et prendre connaissance de celle des autres. Nous y avons également présenté la réglementation dans le contexte institutionnel belge et la réglementation européenne qui s'impose à nous ainsi que les bonnes pratiques mises en œuvre chez nos voisins. C'est sur cette base que les propositions respectives des parties ont été analysées au regard des 4 piliers de l'“approche équilibrée” (définie dans le règlement européen précité). La réunion de juin 2022 quant à elle, a permis à la société Envisa de présenter son étude d'incidences. Une nouvelle réunion est programmée début novembre.

Ces travaux se poursuivront en 2023. Nous étudions plus en détail les pistes de solutions évoquées et échangées et nous tenterons de parvenir à un consensus de solutions pérennes.

Je souhaite aussi que la plateforme puisse rester un lieu d'échanges entre les parties concernées. À ce titre, ma volonté est de l'institutionnaliser. Je travaille à l'élaboration du cadre légal qui donnera à cette plateforme le poids qu'elle mérite.

• **Poursuite et renforcement du groupe technique:**

Comme évoqué précédemment, j'ai créé un groupe technique dès juin 2021. Celui-ci se réunit sur base mensuelle et rassemble des experts de skeyes, de BAC (Brussels Airport Company), de la DGTA (Direction Générale du Transport Aérien) et des pilotes commandants de bord. Ce groupe a pour rôle de soutenir la Plateforme de concertation, d'étudier techniquement de nouveaux concepts opérationnels (tels que la CDO – opération en descente continue) et de mise en œuvre de nouvelles technologies (telles que la navigation basée sur un positionnement par satellite – le PBN) et enfin de proposer des solutions innovantes. Vu les très bons résultats obtenus par ce groupe de travail, je souhaite vivement que ces experts opérationnels et techniques puissent continuer ensemble leur travail afin d'améliorer la situation des riverains.

• **Méthodologie à appliquer dans l'élaboration de tout changement dans l'organisation de la gestion du trafic aérien (routes de départ/d'arrivée, etc.):**

Les différentes condamnations de justice font état d'un manque de documentations et de clarté dans les décisions prises antérieurement. Ces décisions n'ont pas

In november 2022 zal het overlegplatform dat alle belanghebbenden bij de kwestie van het overvliegen samenbrengt, al vijf keer bijeen zijn gekomen. Hierdoor kon onder meer een stand van zaken worden opgemaakt en kon elke partij haar standpunt kenbaar maken en kennis nemen van dat van de andere partijen. We hebben er ook de regelgeving in de Belgische institutionele context gepresenteerd alsook de Europese, die voor ons bindend zijn, evenals de goede praktijken die in onze buurlanden worden toegepast. Op basis hiervan werden de respectieve voorstellen van de partijen geanalyseerd in het licht van de vier pijlers van de “evenwichtige aanpak” (zoals gedefinieerd in bovenvermelde Europese verordening). Het bureau Envisa heeft dan weer zijn effectenstudie kunnen voorstellen tijdens de vergadering van juni 2021. Een nieuwe vergadering is gepland voor begin november.

Deze werkzaamheden zullen in 2023 worden voortgezet. We zullen de mogelijke oplossingen die werden vermeld en besproken nader bestuderen en proberen tot een consensus te komen over duurzame oplossingen.

Mijn hoop is dat het platform een plaats voor uitwisselingen tussen de betrokken partijen kan blijven. Daarom wil ik het institutionaliseren. Ik werk aan een wettelijk kader dat dit platform het gewicht zal geven dat het verdient.

• **Voortzetting en versterking van de technische groep:**

Zoals hierboven vermeld, heb ik al in juni 2021 een technische groep opgericht. Die komt maandelijks bij elkaar en brengt deskundigen van skeyes, BAC, het DGLV en piloten/gezagvoerders samen. De rol van deze groep bestaat erin het overlegplatform te ondersteunen en nieuwe operationele concepten (zoals de CDO – continuous descent operation) en de implementatie van nieuwe technologieën (zoals PBN – performance-based navigation) vanuit een technisch standpunt te bestuderen, alsmede innovatieve oplossingen voor te stellen. Deze werkgroep heeft al zeer mooie resultaten opgetekend en ik hoop van harte dat deze operationele en technische deskundigen hun werk zullen kunnen voortzetten om de situatie van de omwonenden te verbeteren.

• **Toe te passen methode voor de ontwikkeling van wijzigingen in de organisatie van het luchtverkeersbeheer (vertrek-/aankomstroutes enz.):**

De verschillende rechterlijke uitspraken wijzen op een gebrek aan documentatie en duidelijkheid in eerdere beslissingen. Deze beslissingen werden niet naar

été correctement motivées et les études devant démontrer les impacts positifs et, le cas échéant, négatifs que chaque décision ou nouvelle instruction peut engendrer, sont lacunaires voire inexistantes. Le règlement européen précité impose un certain nombre d'exigences dans ce domaine aussi. C'est la raison pour laquelle j'ai donné instruction à mon administration de développer une méthodologie à appliquer pour tout changement des normes, règles ou procédures de vol existantes ou pour en créer de nouvelles, et ce afin de répondre aux attentes de la justice, aux exigences européennes et aussi m'assurer que les améliorations que je désire apporter à l'organisation du trafic aérien et aux conditions d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National porteront leurs fruits. Ce travail est en cours de finalisation.

• **Accord de coopération Fédéral/Régions:**

Lors des travaux de la Plateforme de concertation, il est clairement apparu que le découpage institutionnel belge mettait l'État fédéral dans l'incapacité de proposer seul des solutions dans chacun des quatre piliers de "l'approche équilibrée". Une collaboration entre les différentes entités est donc essentielle et s'inscrit, de plus, de façon explicite dans la logique de l'accord de gouvernement fédéral.

Dès lors, j'ai pris l'initiative d'une première réflexion avec des représentants des trois Régions, dûment mandatés par leurs gouvernements respectifs, afin de rédiger un projet de déclaration commune définissant les bases, le périmètre des discussions et la portée des solutions qui pourront être établies à court, moyen et long terme, le tout en vue d'apporter des réponses permettant des améliorations tangibles pour l'ensemble des personnes qui subissent des nuisances sonores aujourd'hui.

Si les discussions n'ont pas encore abouti, je reste confiant sur la capacité de chacune des parties à bâtir un climat de confiance et à avoir l'ouverture d'esprit nécessaire pour mettre fin définitivement à cet imbroglio qui règne dans ce dossier.

behoren gemotiveerd, en studies om de positieve en eventuele negatieve effecten van elk besluit of elke nieuwe instructie aan te tonen, ontbreken of bestaan niet. De eerder vermelde Europese verordening stelt ook op dit gebied een aantal eisen. Daarom heb ik mijn administratie opgedragen een methodologie te ontwikkelen die moet worden toegepast bij elke wijziging van bestaande normen, regels of vliegprocedures of bij de creatie van nieuwe regelingen. Zo kan worden voldaan aan de verwachtingen van het gerecht en de Europese vereisten, en tegelijk kunnen we ervoor zorgen dat de verbeteringen die ik wil aanbrengen aan de organisatie van het luchtverkeer en de exploitatieomstandigheden van de luchthaven Brussel-Nationaal hun vruchten afwerpen. Dit werk wordt momenteel afgerond.

• **Samenwerkingsovereenkomst federaal/gewelikelijk niveau:**

Tijdens de werkzaamheden van het overlegplatform werd duidelijk dat het door de versnippering van het Belgische institutionele landschap voor de Federale Staat onmogelijk is om op eigen houtje oplossingen voor te stellen voor elk van de vier pijlers van de "evenwichtige aanpak". De samenwerking tussen de verschillende entiteiten is dan ook van essentieel belang en is bovendien uitdrukkelijk in overeenstemming met het federale geëerakkoord.

Daarom heb ik het initiatief genomen voor een eerste overlegronde met vertegenwoordigers van de drie gewesten die naar behoren gemandateerd werden door hun respectieve regeringen. Het doel is om een gemeenschappelijke verklaring op te stellen waarin de grondslagen, de reikwijdte van de besprekingen en de reikwijdte van de oplossingen die op korte, middellange en lange termijn kunnen worden gevonden, worden gedefinieerd, teneinde antwoorden te bieden die een tastbare verbetering mogelijk maken voor alle mensen die momenteel onder de geluidshinder te lijden hebben.

Hoewel de besprekingen nog niet zijn afgerond, blijf ik ervan overtuigd dat elk van de partijen in staat zal zijn een klimaat van vertrouwen en openheid te scheppen om definitief een einde te maken aan de impasse in deze kwestie.

### **b) Consolider la gouvernance de skeyes avec un quatrième contrat de gestion**

Conformément à ce qui avait été annoncé l'an dernier, le nouveau Conseil d'administration de skeyes a été mis en place et son nouveau Comité de direction a été désigné avant l'été.

Il lui revient désormais de proposer un projet de contrat de gestion au gouvernement afin que nous le discutions ensemble. Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'exprimer, ce document de cadrage doit permettre de répondre aux nouveaux défis que sont, notamment, la réduction de l'empreinte écologique, l'adaptation au dérèglement climatique ou encore la meilleure gestion de l'impact sonore de l'activité aérienne. Maintenir un haut niveau de sécurité aérienne, maîtriser les coûts et améliorer la gouvernance de l'entreprise (dont le dialogue social et la transparence de gestion) sont incontournables.

Ce quatrième contrat de gestion est attendu et constituera une nouvelle étape dans le développement de l'entreprise.

### **c) Moderniser la réglementation des aéronefs**

#### **i) Développement du secteur Drones**

Le secteur du drone est en plein développement. Il est vital d'assister ce dernier dans son essor afin que la Belgique garde l'expertise qu'elle a développée ces dernières années. La mise en place d'un cadre européen strict est un bouleversement pour le secteur et ce contexte nécessite un effort d'accompagnement et d'adaptation. Il est dès lors crucial que ce secteur et les pouvoirs publics et les autorités de notre pays fassent preuve d'agilité et d'une capacité d'adaptation rapide aux évolutions.

Le Belgian Civil Drone Council est une plateforme de consultation lancée il y a quelques années et qui rassemble les acteurs, les autorités et les pouvoirs publics. Le dialogue entre la DGTA et le Belgian Civil Drone Council doit être redynamisé de façon à soutenir le développement de ce secteur.

#### **ii) Réglementation et mise en œuvre du concept U-Space et CISP**

Pour faire face à un nombre croissant d'UAS (drones) dans l'espace aérien et au développement des exploitations effectuées hors de la vue directe, il est apparu essentiel d'introduire des règles et des procédures spécifiques.

### **b) Het bestuur van skeyes consolideren met een vierde beheerscontract**

Zoals vorig jaar aangekondigd, werd de nieuwe raad van bestuur van skeyes opgericht en werd het nieuwe directiecomité nog voor de zomer benoemd.

Dat moet nu aan de regering een ontwerp van beheerscontract voorstellen zodat we het samen kunnen bespreken. Zoals ik al heb gezegd, moet dit kaderdocument het mogelijk maken om in te spelen op nieuwe uitdagingen, zoals de vermindering van de ecologische voetafdruk, de aanpassing aan de klimaatontregeling of een beter beheer van de geluidshinder als gevolg van de luchtvaartactiviteiten. De handhaving van een hoog veiligheidsniveau, de beheersing van de kosten en een verbetering van de corporate governance (met inbegrip van de sociale dialoog en transparantie van het beheer) zijn allemaal van essentieel belang.

Dit vierde beheerscontract wordt verwacht en zal een nieuwe fase vormen in de ontwikkeling van de onderneming.

### **c) Modernisering van de regelgeving inzake luchtvaartuigen**

#### **i) Ontwikkeling van de sector van de drones**

De dronesector is in volle ontwikkeling. Het is van vitaal belang om de sector bij te staan in zijn ontwikkeling, zodat België de expertise behoudt die het de afgelopen jaren heeft ontwikkeld. De totstandbrenging van een strikt Europees kader zorgt voor een omwenteling in de sector en deze context vereist inspanningen op het vlak van steun en aanpassing. Het is van cruciaal belang dat de sector en de overheidsinstanties en autoriteiten in ons land blijfven geven van hun wendbaarheid en van hun vermogen om zich snel aan de veranderingen aan te passen.

De Belgian Civil Drone Council, een overlegplatform dat enkele jaren geleden werd gelanceerd met de verschillende betrokken actoren, autoriteiten en overheidsinstanties, moet nieuw leven worden ingeblazen om de ontwikkeling van deze sector te ondersteunen.

#### **ii) Regelgeving en implementatie van het U-spaceconcept en de CISP**

Om het hoofd te kunnen bieden aan een toenemend aantal UAS (drones) in het luchtruim en aan de ontwikkeling van operaties die zonder toezicht worden uitgevoerd, bleek de invoering van specifieke regels en



C'est l'objet du règlement européen "U-space" qui définit des "espaces aériens U-space" comportant un ensemble minimal d'exigences applicables aux exploitations d'UAS dans ces zones.

En Belgique, skeyes sera désignée prestataire unique de services d'informations communes (CISP). En effet, l'accès des exploitants d'UAS à ces espaces aériens est subordonné à l'utilisation de certains services ("services U-space") fournis par des prestataires de services certifiés. Ainsi, la gestion d'un grand nombre d'exploitations d'UAS sera facilitée tout en assurant un niveau de sécurité élevé et dans le respect des exigences applicables en matière de vie privée.

### iii) Révision du cadre légal ULM

Une réflexion globale est intervenue afin d'harmoniser le cadre légal et de prendre en compte les évolutions technologiques du secteur des ULM. Suite au groupe de travail mettant autour de la table différents acteurs, un arrêté royal est en cours de finalisation.

### d) Éliminer les obstacles au développement du secteur éolien

Afin de réduire ses émissions de CO<sub>2</sub> et d'augmenter son indépendance énergétique, le gouvernement fédéral a pour ambition d'accélérer le développement de production d'énergie renouvelable produite en Belgique. C'est cohérent avec la cible n° 7.2 des ODD qui demande "d'ici à 2030, [à] accroître nettement la part de l'énergie renouvelable dans le bouquet énergétique mondial."

C'est pourquoi, lors du Kern du 18 mars 2022, le gouvernement fédéral a décidé de réduire au maximum les obstacles techniques du fait des activités aériennes et les systèmes de navigation et de surveillance qui existent au sein de skeyes et de la Défense pour permettre le déploiement, à grande échelle, de la production d'énergies renouvelables tout en garantissant la sécurité aérienne.

Ces obstacles sont, à titre d'exemples, les distances par rapport aux radars ou aux balises de navigation, les restrictions de hauteur des éoliennes, la superficie et la disposition des parcs éoliens dans un rayon aujourd'hui assez restrictif autour d'un aéroport, etc.

En outre, le gouvernement fédéral s'est accordé sur l'octroi d'un budget de 13,5 millions d'euros afin de soutenir la Défense et skeyes dans l'effort technique qu'ils devront réaliser pour réduire les contraintes liées à la sécurité aérienne et favoriser le déploiement de parcs éoliens en Belgique. Ce budget a été réparti en deux

procédures essentielles. Dat is het doel van de Europese 'U-spaceverordening', die 'U-spaceluchtruimen' definieert met een minimum aan eisen voor het gebruik van UAS in deze gebieden.

In België zal skeyes worden aangeduid als de enige verlener van gemeenschappelijke informatiesystemen (CISP – Common Information System Provider). De toegang van UAS-exploitanten tot dit luchtruim is immers onderworpen aan het gebruik van bepaalde diensten ('U-spacediensten') die door gecertificeerde dienstverleners worden aangeboden. Dit zal het beheer van een groot aantal UAS-activiteiten vergemakkelijken en tegelijk een hoog veiligheidsniveau en de naleving van de toepasselijke privacyvereisten waarborgen.

### iii) Herziening van het wettelijk kader voor ULM's

Er werd een globale denkoefening gehouden om het wettelijk kader te harmoniseren en rekening te houden met technologische ontwikkelingen in de ULM-sector. Dankzij de werkgroepen die verschillende actoren bij elkaar hebben gebracht, wordt momenteel de laatste hand gelegd aan een koninklijk besluit.

### d) Belemmeringen voor de ontwikkeling van de windenergiesector wegnemen

Om haar CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen en haar energie-onafhankelijkheid te vergroten, wil de federale regering de ontwikkeling van de productie van hernieuwbare energie in België versnellen. Dat is in overeenstemming met SDG-subdoelstelling 7.2, die vraagt om "een aanzienlijke toename van het aandeel van hernieuwbare energie in de wereldwijde energiemix tegen 2030".

Daarom heeft de federale regering op het Kernkabinet van 18 maart 2022 besloten om de technische obstakels in verband met luchtvaartactiviteiten en de navigatie- en bewakingssystemen bij skeyes en Defensie zoveel mogelijk op te heffen, zodat de grootschalige inzet van hernieuwbare energieproductie mogelijk wordt en tegelijkertijd de luchtvaartveiligheid wordt gewaarborgd.

Voorbeelden van deze belemmeringen zijn onder meer de afstanden tot radars of navigatiebakens, hoogtebeperkingen voor windturbines, de grootte en de indeling van windmolenparken binnen een vrij beperkte straal rond een luchthaven, enz.

Bovendien heeft de federale regering besloten een bedrag van 13,5 miljoen euro uit te trekken voor de financiële ondersteuning van Defensie en skeyes in het kader van de technische maatregelen die moeten worden genomen om de hinderpalen voor de veiligheid van de luchtvaart op te heffen en de ontwikkeling van

parts égales entre la Défense et skeyes. En fonction de la feuille de route conjointe, qui est en cours d'élaboration par notre contrôleur aérien et le haut commandement, je travaille avec mes collègues ministres de la Défense et de l'Énergie pour une mise en œuvre rapide de cette feuille de route.

### e) Fonder l'approche de la sûreté aérienne sur le risque

La politique de sûreté aérienne aussi bien au niveau OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) qu'europpéen évolue toujours plus vers une "approche fondée sur le risque". Les mesures prises doivent donc être proportionnées aux risques. Cela requiert des évaluations du risque plus poussées et prenant en compte les particularités locales, puisqu'il s'agit bien ici de déterminer les mesures appropriées sur la base d'une évaluation des risques locaux.

Cette nouvelle approche sera développée au niveau belge par la DGTA et visera à s'assurer que les mesures restent proportionnées aux risques identifiés, sans imposer de contrainte ou de charge inutile aux passagers et autres utilisateurs de l'aéroport.

La DGTA continuera également à améliorer et à faciliter les processus en matière de sûreté, notamment par le développement d'outils informatiques adaptés tels que:

- une application logicielle pour automatiser les demandes d'octroi de badges aéroportuaires;
- une application logicielle pour automatiser les examens à passer pour obtenir la qualification de sûreté nécessaire permettant d'occuper certains postes dans les aéroports.

### 3) Pour une mobilité servicielle: fixer le cap et le cadre

La mobilité servicielle ou MaaS (Mobility-as-a-Service) esquisse la mobilité de demain: multimodale, connectée, simplifiée et décarbonée. Nous devons donc tant anticiper qu'accompagner son essor. C'est un enjeu économique et technologique évident. C'est aussi et surtout un levier majeur de réussite de toute notre politique de report modal. Enfin, c'est une condition pour faire de la mobilité une liberté.

L'objectif principal du MaaS est en effet de faciliter le choix de l'utilisateur face à la multiplication de l'offre en terme de mobilité partagée et durable, et ce grâce à une série de critères et de contraintes formellement identifiés (environnementaux, financiers, temporels ou

windparken in België te bevorderen. Dit budget werd gelijk verdeeld tussen skeyes en Defensie. Op basis van het gezamenlijke stappenplan dat wordt ontwikkeld door onze luchtverkeersleider en de legerleiding, werk ik samen met mijn collega-ministers van Defensie en Energie aan de snelle uitvoering van dit stappenplan.

### e) De aanpak voor de luchtvaartbeveiliging baseren op de risico's

Het luchtvaartbeveiligingsbeleid, zowel op Europees niveau als bij de ICAO (International Civil Aviation Organisation), evolueert steeds meer naar een "risicogebaseerde aanpak". De genomen maatregelen moeten daarom in verhouding staan tot de risico's. Dit vereist verdere risicobeoordelingen, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke situatie ter plaatse, aangezien het de bedoeling is de passende maatregelen vast te stellen op basis van een lokale risicobeoordeling.

Deze nieuwe aanpak zal op Belgisch niveau door het DGLV worden ontwikkeld en moet ervoor zorgen dat de maatregelen in verhouding blijven tot de vastgestelde risico's, zonder onnodige beperkingen of lasten voor de passagiers en andere luchthavengebruikers.

Het DGLV zal ook de beveiligingsprocessen blijven verbeteren en vergemakkelijken, met name door de ontwikkeling van passende IT-instrumenten zoals:

- een softwareapplicatie voor het automatiseren van de aanvragen voor luchthavenbadges;
- een softwareapplicatie voor het automatiseren van de examens om de vereiste beveiligingskwalificatie voor de uitoefening van bepaalde functies op luchthavens te bereiken.

### 3) Mobility as a Service: de koers en het kader bepalen

De mobiliteit van morgen wordt gekenmerkt door het concept van "Mobility as a Service" (MaaS): multimodaal, geconnecteerd, vereenvoudigd en koolstofvrij. We moeten dus anticiperen op dit nieuwe fenomeen en het begeleiden, wat uiteraard economische en technologische uitdagingen met zich meebrengt. Het is echter ook en vooral een belangrijke hefboom voor het succes van ons beleid voor een modal shift, en het is ten slotte een voorwaarde om van mobiliteit een vrijheid te maken.

Het belangrijkste doel van MaaS bestaat erin de keuze van de gebruiker te vergemakkelijken, en dat dankzij de vermenigvuldiging van het aanbod qua gedeelde en duurzame mobiliteit, op basis van een reeks criteria en beperkingen die formeel zijn vastgesteld (milieu-impact,

encore de composition familiale, d'accessibilité, etc.). Au-delà de ça, c'est un concept de mobilité dans lequel le voyageur peut effectuer des déplacements de porte à porte grâce à une offre intégrée de moyens et de services de transport. Une interface numérique qui met l'utilisateur au centre et non plus l'offre permet en effet à ce dernier de planifier, de payer et, si nécessaire, de réserver l'ensemble du trajet sans avoir à posséder de véhicule.

Le développement de la mobilité servicielle passe donc par l'émergence et par la consolidation d'un écosystème. La question des données, de leur partage et de leur usage est centrale. Une autre nécessité est la confiance entre les parties prenantes de cet écosystème. Il est donc indispensable que les autorités publiques soient en mesure de stimuler mais aussi d'encadrer les offres du MaaS.

La feuille de route en 2023 est donc assez simple, à savoir la mise en application de la "Vision interfédérale MaaS" adoptée en septembre 2002. Je compte sur les Régions pour poursuivre le travail positif que nous avons engagé, notamment lorsqu'il s'agira de rédiger le code de conduite prévu dans la vision et d'échanger avec tous les acteurs du dossier (opérateurs publics et privés, fournisseurs de services de mobilité, etc.).

Il faudra alors garder à l'esprit la cible n° 9.1 des ODD *"pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en mettant l'accent sur un accès universel, à un coût abordable et dans des conditions d'équité [à l'infrastructure]"*, ainsi que la cible n° 11.2, en particulier dans l'*"attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées."*

À noter le projet de résolution parlementaire (n° 2138) visant à soutenir la croissance durable de la mobilité partagée en Belgique qui permettra d'aborder également le sujet de la mobilité servicielle (et d'autres connexes) à la Chambre.

Je serai également attentif à ce que les opérateurs s'inscrivent dans l'obligation européenne de s'enregistrer auprès du point d'accès national (NAP, notamment *Transportdata.be*) et je veillerai à utiliser toujours plus ce NAP comme un outil permettant le partage et l'accès aux données de la mobilité intermodale. Finalement, la concrétisation de la "Vision interfédérale MaaS" ira de pair avec les évolutions réglementaires au niveau européen, en sachant que la Commission européenne a annoncé deux grands projets pour 2023. Le premier vise la révision de la réglementation concernant les services

financiële middelen, beschikbare tijd, of zaken zoals gezinssamenstelling, toegankelijkheid enz.). Bovendien is het een mobiliteitsconcept waarbij de reiziger zich van deur tot deur kan verplaatsen dankzij een geïntegreerd aanbod van vervoermiddelen en -diensten. Een digitale interface, die de gebruiker centraal stelt in plaats van het aanbod, stelt hem in staat om de hele reis te plannen, te betalen en indien nodig te reserveren zonder een voertuig te bezitten.

De ontwikkeling van MaaS vereist daarom de totstandkoming en de consolidatie van een ecosysteem. De kwestie van de gegevens en hoe ze worden gedeeld en gebruikt, staat daarbij centraal. Een andere noodzaak is het vertrouwen tussen de verschillende belanghebbenden in dit ecosysteem. Het is daarom van essentieel belang dat overheden in staat zijn om het MaaS-aanbod niet enkel te stimuleren maar ook te beheren.

De roadmap voor 2023 is daarom vrij eenvoudig: het gaat om de implementatie van de 'Interfederale MaaS-visie' die in september 2002 werd goedgekeurd. Ik reken erop dat de gewesten hun positieve werk zullen voortzetten, vooral als het gaat om het opstellen van de gedragscode waarin de visie voorziet en de bespreking ervan met alle betrokken partijen (openbare en privé-operatoren, aanbieders van mobiliteitsdiensten enz.).

Vervolgens moet rekening worden gehouden met SDG-subdoelstelling 9.1, de *"ondersteuning van de economische ontwikkeling en het menselijk welzijn, met klemtoon op een betaalbare en billijke toegang voor iedereen"*, en met subdoelstelling 11.2, die bestaat in *"bijzondere aandacht voor de behoeften van mensen in kwetsbare situaties, vrouwen, kinderen, personen met een handicap en ouderen"*.

In dat verband wijs ik op het voorstel van resolutie van het Parlement (nr. 2138) ter ondersteuning van de duurzame groei van gedeelde mobiliteit in België, waardoor dit onderwerp van "Mobility as a Service" (en andere daarmee verband houdende kwesties) ook in de Kamer ter sprake zal kunnen komen.

Ik zal er ook op toezien dat de operatoren voldoen aan de Europese verplichting om zich bij het nationale toegangspunt (NAP) aan te melden en dat dit NAP in toenemende mate wordt gebruikt als instrument voor het delen van en het verkrijgen van toegang tot intermodale mobiliteitsgegevens. Tot slot zal de realisatie van de 'Interfederale MaaS-visie' gepaard gaan met ontwikkelingen in de regelgeving op Europees niveau, wetende dat de Europese Commissie twee grote projecten heeft aangekondigd voor 2023. Het eerste is de herziening van de regels inzake informatiediensten over multimodale

d'information sur les déplacements multimodaux, ce qui élargirait le champ d'application et dès lors le nombre de jeux de données à retrouver via le NAP. Le deuxième a pour but de rédiger des instructions entre les opérateurs de transport et de services de transport d'une part et les fournisseurs de solution MaaS d'autre part, et ce afin de renforcer l'écosystème MaaS et d'agrandir sa contribution au report modal.

#### 4) Pour les transports routiers: sécuriser, simplifier, innover

En Belgique, plus de 80 % des trajets se font en voiture. La part modale de la route dans le transport de marchandises approche les 78 %<sup>4</sup>. Voitures et camions sont les symboles les plus emblématiques de notre civilisation "thermo-industrielle". Ils structurent nos territoires et nos espaces publics, ils transportent, chaque jour, des millions de nos concitoyen-ne-s, ils sont inséparables de notre économie ouverte sur le monde et l'Europe en acheminant les produits au plus près des besoins.

Les limites des transports routiers sont connues. Pour respecter les objectifs climatiques de notre pays, desserrer l'étau des f(r)actures énergétiques, réduire le temps perdu dans les embouteillages, notre cap est désormais celui d'un rééquilibrage des parts modales.

Mon action s'articule autour du triptyque "éviter-reporter-améliorer". Ainsi, j'œuvre à libérer les choix de mobilité et, pour ce faire, je travaille à réduire l'empreinte carbone et l'empreinte sociale des transports routiers. C'est un défi posé à la société toute entière et nous devons faire tout autant preuve d'ambition et d'imagination que de pédagogie et de compréhension pour accompagner l'ensemble des foyers et des entreprises belges à modifier leurs habitudes de mobilité. Gagner du pouvoir de vivre dignement, progresser en terme de responsabilité sociétale: voilà les objectifs.

Sur cette voie, la première de nos préoccupations doit être de garantir la sécurité de tous les usager-e-s de la route: protéger la santé et les vies des conducteur-ric-e-s et de leurs passager-e-s et permettre un partage apaisé de l'espace public avec les modes actifs.

Ensuite, nous pouvons simplifier la vie des Belges. N'ajoutons plus à certaines contraintes de l'automobile un labyrinthe administratif, discriminant et coûteux. Utilisons tout le potentiel que nous offrent les technologies numériques et avançons vers l'harmonisation européenne.

<sup>4</sup> Mesurés en passagers-kilomètres et tonnes-kilomètres, chiffres de 2019.

verplaatsingen, waardoor het toepassingsgebied en dus het aantal via het NAP op te vragen datasets zouden worden uitgebreid. Het tweede is bedoeld om instructies op te stellen voor de relaties tussen vervoersoperatoren enerzijds en aanbieders van MaaS-oplossingen anderzijds, teneinde het MaaS-ecosysteem te versterken en de bijdrage ervan aan de modal shift uit te breiden.

#### 4) Het wegvervoer veiliger maken, vereenvoudigen, innoveren

In België wordt meer dan 80 % van de verplaatsingen met de wagen afgelegd. Het modale aandeel van de weg in het goederenvervoer bedraagt bijna 78 %<sup>4</sup>. Auto's en vrachtwagens zijn de meest symbolische vertegenwoordigers van onze "thermo-industriële" samenleving. Ze structureren ons grondgebied en onze openbare ruimte, vervoeren dagelijks miljoenen burgers en zijn onlosmakelijk verbonden met onze open economie naar de wereld en naar Europa, door een goederentransport dat zo nauw mogelijk aansluit op de behoeften.

De grenzen van het wegvervoer zijn bekend. Om de klimaatdoelstellingen van ons land te halen, de wurggreep van de energiekosten te verlichten en de tijd die verloren gaat in files te verminderen, moeten we de aandelen van de verschillende vervoermodi opnieuw in evenwicht brengen.

Mijn beleid is gebaseerd op het drieluik "vermijden-uitstellen-verbeteren". Ik wil de mobiliteitskeuzes openbreken en werken aan het verkleinen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de sociale voetafdruk van het wegvervoer. Het gaat om een uitdaging voor de hele samenleving waarbij we niet alleen ambitie en verbeeldingskracht aan de dag moeten leggen, maar ook de bewustmaking moeten bevorderen om alle Belgische huishoudens en bedrijven te helpen hun mobiliteitsgedrag te veranderen. Het doel: de mogelijkheid verwerven om waardig te leven en vooruitgang boeken op het gebied van sociale verantwoordelijkheid.

Hiertoe moeten we in de eerste plaats zorgen voor de veiligheid van alle weggebruikers: de gezondheid en het leven van bestuurders en hun passagiers beschermen, een evenwichtig delen van de openbare ruimte met actieve vervoerswijzen mogelijk maken.

Ten tweede kunnen wij het leven van de Belgen vereenvoudigen. Aan een aantal beperkingen van de auto mogen we geen administratief labyrint toevoegen dat discriminerend en duur is. Laten we het potentieel van digitale technologieën ten volle benutten en de Europese harmonisatie dichterbij brengen.

<sup>4</sup> Gemeten in reizigerskilometers en tonkilometers, cijfers 2019.

Enfin, à chaque fois que cela présente une plus-value environnementale et sociale, encourageons l'innovation.

### a) Amplifier l'effort pour le "All for Zero"

Lors des États Généraux de la Sécurité Routière du 23 novembre 2021, les différents ministres fédéraux et régionaux compétents en la matière ont unanimement confirmé leur engagement pour des routes plus sûres. La cible n° 3.6 des ODD est claire: *"d'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route."*

En Belgique, l'objectif de réduction de moitié du nombre de morts et de blessés graves pour 2030 a été définitivement fixé avec, en ligne de mire, la "vision zéro" pour 2050. "All For Zero" n'est pas un slogan, c'est un engagement ferme d'allier nos forces pour atteindre une situation où chacun-e – quels que soient ses choix de mobilité, son âge, sa condition, etc. – se déplace en toute sécurité.

Un an après, il est temps de faire un premier état des lieux de ces plans fédéral et interfédéral<sup>5</sup>. L'objectif: nous permettre de mesurer le chemin qu'il reste à parcourir et affiner les pistes d'action pertinentes pour accélérer.

### i) Bilan intermédiaire

À l'heure du premier bilan, le 21 novembre 2022, où en sommes-nous? Il faut le dire avec franchise et regarder la situation avec lucidité: les progrès ne sont pas assez marqués. Les indicateurs de sécurité routière pour le premier semestre 2022 repartent nettement à la hausse en Belgique (+20 % de blessé-e-s et +40 % de tué-e-s sur place), ce qui nous ramène à des valeurs presque aussi élevées qu'en 2019 (année pré-COVID-19 pour laquelle la comparaison s'avère la plus fiable). Si rien ne change, plus de 600 personnes perdront encore la vie en 2022. C'est une perspective insupportable, qui nous enjoint à encore renforcer l'action.

Car derrière ces chiffres, ce sont des femmes et des hommes. Ce sont, pour la seule année dernière, 25 enfants et jeunes de moins de 18 ans qui ont expiré leur dernier souffle sur nos routes. Ce sont des vies brisées, des familles endeuillées. Ce sont des carrières arrêtées, des scolarités empêchées. C'est intolérable. D'autant plus que nous connaissons la plupart des causes de nos malheurs: la vitesse, l'alcool, les stupéfiants, le smartphone au volant. Des mesures fortes sont plus que jamais nécessaires pour opérer enfin un décrochage du nombre d'accidents et de victimes et tendre vers nos objectifs.

<sup>5</sup> <https://all-for-zero.be/fr/home/>

Laten we ten slotte innovatie aanmoedigen wanneer er een ecologische en sociale meerwaarde is.

### a) Grotere inspanningen voor "All for Zero"

Tijdens de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid op 23 november 2021 hebben de verschillende bevoegde federale en gewestelijke ministers unaniem hun engagement voor meer verkeersveiligheid bevestigd. Doelstelling 3.6 van de SDG's is duidelijk: *"Tegen 2020 het aantal doden en gewonden in het verkeer wereldwijd halveren."*

In België is de doelstelling om het aantal doden en zwaargewonden tegen 2030 te halveren definitief vastgelegd, met in het achterhoofd een "vision zero" tegen 2050. "All For Zero" is niet zomaar een slogan, het is een sterk engagement om de krachten te bundelen om een situatie te bereiken waarin iedereen, ongeacht zijn mobiliteitskeuzes, leeftijd, conditie enzovoort, zich veilig kan verplaatsen.

Een jaar later is het tijd om een balans op te maken van deze federale en interfederale plannen<sup>5</sup>. Het doel: een beeld krijgen van de weg die we nog moeten afleggen en relevante acties bepalen om te versnellen.

### i) Tussentijdse balans

Waar staan we bij de eerste tussentijdse balans op 21 november 2022? We moeten eerlijk zijn en de situatie nuchter bekijken: er is niet genoeg vooruitgang geboekt. De verkeersveiligheidsindicatoren voor de eerste helft van 2022 gaan opnieuw omhoog in België (+20 % gewonden en +40 % doden ter plaatse), waardoor we opnieuw aan cijfers zitten die bijna even hoog zijn als in 2019 (het jaar vóór corona waarvoor de vergelijking het meest betrouwbaar is). Als er niets verandert, zullen we in 2022 meer dan 600 verkeersdoden tellen. Dit is een ondraaglijk vooruitzicht, dat ons verplicht nog sterker te handelen.

Achter deze cijfers zitten mensen van leven en bloed. Vorig jaar alleen al lieten 25 kinderen en jongeren onder de 18 jaar het leven op onze wegen. Dat zijn gebroken levens, families die in diepe rouw achterblijven. Dat zijn loopbanen en schoolcarrières die abrupt afgebroken worden. En dat is onaanvaardbaar. Vooral omdat we de meeste oorzaken achter deze zwarte cijfers kennen: snelheid, alcohol, verdovende middelen, smartphonegebruik achter het stuur. Meer dan ooit zijn er krachtige maatregelen nodig om het aantal ongevallen en slachtoffers eindelijk terug te dringen en onze doelstellingen te bereiken.

<sup>5</sup> <https://all-for-zero.be/nl/home/>

C'est pourquoi j'ai lancé de nombreux chantiers qui devraient bientôt porter leurs fruits. Ils s'articulent autour de quatre axes de travail prioritaires: cohabitation sur la route (avec une attention particulière pour les usager-e-s actifs et vulnérables); lutte contre les comportements à risque; contrôles, sanctions, accompagnement et formation; analyse des données et développement des connaissances. Les 32 mesures du plan fédéral sont ainsi en cours de mise en œuvre.

Aucune ne fera seule la différence. Ce sont leurs effets cumulatifs qui le peuvent ainsi que le renforcement des synergies avec les Régions. Nous devons mettre toute notre énergie pour aller encore plus loin dans ce travail. Les engagements de coopération avec les Régions doivent se multiplier. Nous devons étudier et appliquer des mesures ambitieuses, dès lors qu'une maturité juridique et technique, doublée d'un consensus politique, émerge. Des mesures ambitieuses susceptibles de faire la différence.

## ii) Lutte contre la récidive

Nos politiques publiques en matière de contrôle et de répression ne prennent pas encore suffisamment en compte les conducteurs qui multiplient les infractions. Non seulement ils commettent, par définition, plus d'infractions, mais ces dernières sont aussi en moyenne plus graves et dès lors plus dangereuses. Je fais donc de la lutte contre la récidive mon objectif n° 1 en matière de sécurité routière.

L'institut VIAS a présenté les résultats de son étude sur les systèmes de sanctions progressives avant l'été 2022. Sur cette base, je travaille sur un système intégré visant à lutter contre la récidive basé sur un système de points, à l'instar de ce qui est en vigueur dans la plupart des pays européens. Plus les infractions seront graves et intolérables, plus elles pèseront dans le cursus des contrevenants. Passé un certain seuil, ces personnes devront remettre leur permis de conduire et suivre des formations visant à les rendre conscientes des conséquences de leur comportement et des façons de les améliorer, avant de démontrer qu'elles sont aptes à le récupérer.

En matière de sécurité routière, le facteur humain est fondamental. C'est pourquoi le système de lutte contre la récidive que je proposerai dans les prochains mois intégrera, en effet, également des formations alternatives destinées à encourager un changement de comportement au volant. Je travaille d'ores et déjà sur le remplacement des examens de réintégration théorique et pratique faisant suite à une déchéance du droit de conduire par des formations de réintégration, dans le but de stimuler un véritable changement du comportement parmi les déchus du droit de conduire.

Daarom heb ik vele projecten gelanceerd die weldra vruchten moeten afwerpen. Zij zijn gebaseerd op vier prioritaire assen: samenleven op de weg (met bijzondere aandacht voor actieve en kwetsbare weggebruikers); bestrijding van risicovol gedrag; controles, sancties, ondersteuning en opleiding; data-analyse en kennisontwikkeling. De 32 maatregelen in het federale plan worden nu uitgevoerd.

Geen van hen zal op zichzelf een verschil maken. Het zijn hun cumulatieve effecten die dit kunnen doen, samen met sterkere synergieën met de gewesten. We moeten al onze energie steken om verdere stappen te zetten in dit werk. Er moeten meer samenwerkingsovereenkomsten komen met de gewesten. We moeten ambitieuze maatregelen bestuderen en uitvoeren zodra de juridische en technische rijpheid en de politieke consensus zijn bereikt. Ambitieuze maatregelen die het verschil kunnen maken.

## ii) Strijd tegen recidive

Ons overheidsbeleid op het vlak van controle en repressie pakt nog te weinig de bestuurders aan die de overtredingen opstapelen. Niet alleen begaan zij per definitie meer overtredingen, maar die overtredingen zijn gemiddeld ook ernstiger en dus gevaarlijker. Daarom maak ik van de strijd tegen recidive mijn belangrijkste doelstelling op het gebied van verkeersveiligheid.

Het VIAS Institute presenteerde voor de zomer van 2022 de resultaten van zijn studie over progressieve sanctiesystemen. Op basis daarvan werk ik aan een geïntegreerd systeem om recidive te bestrijden aan de hand van een puntensysteem, net zoals in voege in bijna alle Europese landen. Hoe ernstiger en ontoelaatbaarder de overtredingen, hoe zwaarder ze zullen wegen voor de daders. Boven een bepaalde drempel zullen deze mensen hun rijbewijs moeten inleveren, opleidingen volgen om hen bewust te maken van de gevolgen van hun gedrag en hoe zij dit kunnen verbeteren, om aan te tonen dat ze klaar zijn om het terug te krijgen.

Als het gaat om verkeersveiligheid, is de menselijke factor van fundamenteel belang. Daarom zal het systeem ter bestrijding van recidive dat ik de komende maanden zal voorstellen ook effectief alternatieve opleidingen omvatten om een verandering in het rijgedrag te stimuleren. Ik werk al aan de vervanging van de theoretische en praktische herinschakelingsexamens na een rijverbod door specifieke opleidingen om een echte gedragsverandering te stimuleren bij bestuurders die hun rijbewijs moesten inleveren.

L'introduction d'un système de récidive basé sur des points va renforcer la logique de pondération en fonction de la gravité de l'infraction. Les nombreuses modifications apportées ces dernières années à la catégorisation des infractions ont cependant créé quelques incohérences qu'il devient nécessaire d'éliminer pour consolider le système. Le lancement d'une révision de la catégorisation des infractions a débuté à mon initiative. J'attends les résultats pour le premier trimestre de 2023. Mon objectif est que la catégorisation des infractions et les points qui y seront liés reflètent le mieux possible l'impact des comportements dangereux sur l'insécurité routière et sur le confort de la mobilité de tous.

### iii) Sanctions et contrôles

Je travaille en parallèle sur la lutte contre les principaux comportements à risques. En matière de vitesse, je souhaite introduire la notion de sanctions proportionnelles aux risques engendrés pour les autres usagers. Comme la recherche l'a démontré, l'augmentation de la vitesse accroît le risque d'accident de façon exponentielle. Il faut mettre la progression des sanctions en cohérence avec l'exposition aux risques.

Pour la conduite sous influence d'alcool et de drogues, j'ai saisi le groupe de travail réunissant les experts des différents départements compétents pour, d'un côté, faciliter le travail des policiers de terrain et, de l'autre, envoyer un signal de renforcement des sanctions. À ce titre, j'appuie la standardisation du retrait immédiat du permis de conduire à partir de 1,2 pour mille au lieu de 1,5 pour mille, et les conducteurs étrangers sous l'influence de drogues devront donner une somme en consignation en attendant leur jugement.

VIAS finalisera très prochainement une étude objectivant l'impact des systèmes avertisseurs de radars sur la sécurité routière. Le cas échéant, cette étude servira de base à des mesures permettant d'éviter les effets non-désirables de ces appareils.

À noter que, depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2022, le contrôle d'une interdiction de circuler pour les camions, matérialisée par le signal routier C23, est désormais possible par radar. Cette évolution a été rendue possible par l'adoption d'une proposition de loi de la Chambre en juillet dernier.

En 2019, un nouveau catalogue des amendes relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route, entré en vigueur. Il prévoyait des amendes plus élevées pour certaines infractions relatives au tachygraphe. Ce catalogue poursuivait le

De l'invoering van een puntensysteem voor recidivisten sluit aan bij de logica van een sanctionering naargelang de ernst van de overtreding. De vele wijzigingen in de categorisering van overtredingen in de afgelopen jaren hebben echter geleid tot een aantal inconsistenties die moeten worden weggewerkt om het systeem te consolideren. Op mijn initiatief is een begin gemaakt met de herziening van de categorisering van overtredingen. Hiervan verwacht ik resultaten voor het eerste kwartaal van 2023. Mijn doel is dat de categorisering van overtredingen en de daaraan verbonden punten zo goed mogelijk de impact van gevaarlijk gedrag op de verkeersveiligheid en het mobiliteitscomfort van iedereen weerspiegelen.

### iii) Sancties en controles

Tegelijkertijd werk ik aan de bestrijding van de belangrijkste vormen van risicogedrag. Voor snelheids-overtredingen zou ik sancties willen invoeren die in verhouding staan tot de risico's veroorzaakt voor andere weggebruikers. Zoals onderzoek heeft aangetoond, vergroot een hogere snelheid het risico op een ongeval exponentieel. De progressiviteit van de sancties moet in overeenstemming zijn met de blootstelling aan het risico.

Wat het rijden onder invloed van alcohol en drugs betreft, heb ik de werkgroep van deskundigen van de verschillende betrokken departementen gevraagd om enerzijds het werk van de politie te vergemakkelijken en anderzijds een signaal te geven dat er hardere sancties komen: ik steun de standaardisatie van onmiddellijke in-trekking van het rijbewijs bij 1,2 in plaats van 1,5 promille, en ook dat buitenlandse chauffeurs onder invloed van drugs een borgsom betalen in afwachting van hun vonnis.

VIAS zal binnenkort een studie afronden over waarschuwingssystemen voor flitsers en hun effect op de verkeersveiligheid. Waar nodig zal deze studie als basis dienen voor maatregelen om de ongewenste effecten van deze apparaten te voorkomen.

Sinds oktober is radarcontrole mogelijk van het verkeersverbod voor vrachtwagens, aangeduid met het verbodsbord C23. Dit werd mogelijk gemaakt door de goedkeuring van een wetsvoorstel van de Kamer in juli 2022.

In 2019 werd er een nieuwe catalogisering van kracht met betrekking tot de inning en storting van boetes bij de vaststelling van bepaalde verkeersovertredingen. Het systeem voorzag in hogere boetes voor bepaalde tachograaf-overtredingen. Hiermee werd een driedig doel nagestreefd: verbetering van de verkeersveiligheid,

triple objectif de l'amélioration de la sécurité routière, de la lutte contre le dumping social et de la restauration de la concurrence loyale dans le secteur du transport routier. Ce catalogue ayant été annulé par le Conseil d'État, un nouvel arrêté royal poursuivant les mêmes objectifs devrait entrer en vigueur au premier semestre de 2023. Ce dernier portera exclusivement sur les infractions concernant les matières fédérales, rétablira la plupart des amendes plus élevées et reprendra les nouvelles dispositions réglementaires européennes du Paquet Mobilité et de l'accord de commerce et de coopération UE-UK.

#### iv) GSM

Parmi les mesures du Plan fédéral de sécurité routière figure l'amélioration de la lutte contre l'usage du GSM au volant. La définition de cette infraction spécifique a été modernisée pour tenir compte des usages actuels de différents types d'appareils dotés d'un écran. Les sanctions ont également été renforcées.

Je travaille désormais activement, en étroite concertation avec les départements impliqués (Police fédérale et Justice) et VIAS, à la mise en œuvre d'un nouveau projet pilote visant à la détection semi-automatisée de l'usage du GSM au volant. Après l'analyse juridique préalable, afin de s'assurer que ceci se déroule dans le respect le plus strict de la vie privée, il est en voie de concrétisation.

#### v) Détection à distance des infractions relatives au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos

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

Anticipant cette obligation européenne, le service de contrôle sur route de la DG Transport routier et Sécurité routière expérimentera, dès 2023, cette nouvelle technologie qui permettra un meilleur ciblage des véhicules à contrôler.

Spécifiquement, la régulation de l'activité de livraison des colis est nécessaire. Dès lors, j'étudierai, avec le SPF Mobilité, les actions et les outils réglementaires contribuant à renforcer en la matière la portée de la future loi postale travaillée par la ministre de la

bestrijding van sociale dumping en herstel van eerlijke concurrentie in het wegvervoer. Nu deze catalogisering door de Raad van State is geannuleerd, zou in de eerste helft van 2023 een nieuw koninklijk besluit met dezelfde doelstellingen in werking moeten treden. Dit zal uitsluitend betrekking hebben op inbreuken op federaal niveau, de meeste hogere boetes opnieuw invoeren en de nieuwe EU-regelgeving van het mobiliteitspakket en de handels- en samenwerkingsovereenkomst tussen de EU en het VK overnemen.

#### iv) Gsm-gebruik

Een van de maatregelen in het federale verkeersveiligheidsplan is een betere bestrijding van het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur. De definitie van deze specifieke overtreding werd aangepast om rekening te houden met het hedendaagse gebruik van diverse apparaten met een scherm. Ook de sancties zijn aangescherpt.

In nauwe samenwerking met de betrokken diensten (Federale Politie en Justitie) en VIAS werk ik nu actief aan de uitvoering van een nieuw pilootproject rond de halfautomatische detectie van het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden. Na een voorafgaande juridische analyse om ervoor te zorgen dat dit gebeurt in strikte naleving van de privacy, wordt het pilootproject nu uitgevoerd.

#### v) Detectie op afstand van tachograaf-, rij- en rusttijdovertredingen

De Europese Verordening 165/2014 betreffende tachografen in het wegvervoer bepaalt dat de lidstaten uiterlijk in augustus 2024 hun wegcontrolesystemen moeten uitrusten met DSRC (dedicated short-range communication)-apparatuur om bepaalde rij- en rusttijdovertredingen vroegtijdig op afstand te kunnen vaststellen.

Vooruitlopend op deze Europese verplichting zal de dienst controle van het wegvervoer van het DG Wegvervoer en Verkeersveiligheid vanaf 2023 van start gaan met het testen van deze nieuwe technologie, die het mogelijk zal maken voertuigen doelgericht te controleren.

Met name de regulering van de pakketbezorging is noodzakelijk. Daarom zal ik samen met de FOD Mobilité de acties en regelgevende instrumenten bestuderen die het mogelijk zullen maken de doeltreffendheid van de toekomstige postwet, waaraan de minister van



Fonction publique, des Entreprises publiques, des Télécommunications et de la Poste.

Citons de nouveau la cible n° 8.8 des ODD sur la sécurité des travailleurs.

#### **vi) Appel à projet local**

Un premier appel à projet local “All For Zero” a été lancé. Près de 50 associations et de groupements citoyens ont proposé des initiatives visant à promouvoir la cohabitation sur les routes et la lutte contre les comportements à risque et je les en remercie. Une quinzaine de dossiers ont été sélectionnés, en étroite collaboration avec les Régions, afin de soutenir des projets variés, complémentaires et dont les résultats pourraient bénéficier d’un écho national.

Avec le retour d’expérience de ces premiers projets, je compte lancer un nouvel appel pour l’année 2023 afin que les actions de terrain aux quatre coins de la Belgique en matière de sécurité routière continuent à faire vivre la dynamique “All for Zero”.

#### **b) Rénover le code de la route**

##### **i) Trotinettes électriques**

Au premier semestre de l’année qui s’achève, 850 accidents de trotinettes électriques ont eu lieu en Belgique, soit près de 5 par jour. Ces engins peuvent être un moyen de déplacement agile et décarboné. Leur essor n’est pas problématique en soi. Mais il devenait nécessaire de mieux réguler leur usage. Et nous ne devons pas oublier la question de leur durabilité (solidité, recyclage, etc.).

À l’été 2022, la place des trotinettes électriques sur la voie publique a donc été clarifiée via une modification du code de la route, décidée après concertation et alignement avec mes collègues en charge de la sécurité routière dans les Régions. Parmi les mesures établies: obligation d’un usage individuel, circulation sur les trottoirs interdite, création de zones de dépôt (drop zones) et limite d’âge fixée à 16 ans.

Par la suite, j’analyserai les résultats de l’étude d’accidentologie de VIAS pour comprendre les caractéristiques et les circonstances des accidents qui se produisent avec des trotinettes électriques et d’autres engins de déplacement motorisés, le tout en vue de renforcer encore, si nécessaire, la sécurité des usager-e-s.

Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post werkt, te versterken.

Dit sluit aan bij doelstelling 8.8 van de SDG’s inzake een veilige werkomgeving voor alle werknemers.

#### **vi) Lokale projectoproep**

Er werd al een eerste “All For Zero”-projectoproep voor lokale projecten gelanceerd. Zo’n vijftig verenigingen en burgergroepen hebben initiatieven voorgesteld om het samenleven op de weg te bevorderen en risicovol gedrag te bestrijden. Mijn dank daarvoor! In nauwe samenwerking met de gewesten werd een vijftiental dossiers geselecteerd om uiteenlopende en complementaire projecten te ondersteunen die een nationale weerklank zouden kunnen krijgen.

Met de feedback van deze eerste projecten wil ik een nieuwe oproep lanceren voor 2023 om ervoor te zorgen dat de verkeersveiligheidsacties overal in België de “All for zero”-dynamiek levend houden.

#### **b) Vernieuwing van de wegcode**

##### **i) Elektrische steps**

In de eerste helft van dit jaar vonden in België 850 ongevallen met elektrische steps plaats, of bijna 5 per dag. Deze voertuigen kunnen een wendbaar en koolstofarm vervoermiddel zijn. Het succes van deze steps is op zich niet problematisch. Maar het werd noodzakelijk om het gebruik ervan beter te reguleren. En we mogen het duurzaamheidsaspect (soliditeit, recyclage enz.) niet uit het oog verliezen.

In de zomer van 2022 werd daarom de plaats van de elektrische steps op de openbare weg verduidelijkt via een wijziging van de Wegcode, beslist na overleg en afstemming met mijn collega’s verantwoordelijk zijn voor verkeersveiligheid in de Gewesten. Tot de vastgestelde maatregelen behoren: verplichting van individueel gebruik, verboden te rijden op trottoirs, aanleg van dropzones, leeftijdsgrens van 16 jaar.

Vervolgens zal ik de resultaten van de ongevallenstudie van VIAS analyseren om zicht te krijgen op de kenmerken en omstandigheden van ongevallen met elektrische steps en andere gemotoriseerde vervoermiddelen en de veiligheid van gebruikers waar nodig verder te verbeteren.

## ii) Vélo

Le 1<sup>er</sup> octobre dernier, de nouvelles modifications du code de la route sont entrées en vigueur. Elles aident à inscrire encore plus le vélo dans nos habitudes de mobilité: la création de la chaussée à voie centrale, la possibilité pour les "speed pedelecs" de tourner à droite au feu rouge lorsqu'un panneau le prévoit, leur accès sur certaines parties de la voie publique, une meilleure visibilité pour les vélos, etc. Une réflexion plus large a aussi été lancée en 2022 et se poursuivra en 2023 sur le marquage des traversées cyclistes et cyclo-piétonnes. L'objectif à terme: des marquages plus clairs et harmonisés et qui incitent à adopter le bon comportement intuitivement, pour renforcer le confort et la sécurité des cyclistes.

### iii) Réforme en profondeur du code de la route

D'un point de vue plus structurel, le travail sur une réforme en profondeur de l'ensemble du code de la route a bien avancé en 2022. Le texte fédéral, complété par les textes des trois Régions comprenant les parties du code de la route qui relèvent de leurs compétences, sont en cours de finalisation. Il s'agit là encore d'un engagement clair mentionné dans notre accord de gouvernement.

Ils visent à créer un code de la route plus lisible, plus cohérent et qui amène de nouvelles propositions pour les usager-e-s actifs tout en veillant à maximiser la sécurité routière de tout le monde. Cette réforme, c'est aussi l'occasion de pérenniser des synergies efficaces entre les administrations fédérale et régionales.

Le code de la route sera aussi analysé avec les trois Régions en fin d'année sous l'œil de l'inclusion des personnes en situation en handicap, afin de voir si certaines adaptations peuvent être envisagées au niveau fédéral, et ce outre le fait que les panneaux de signalisation sont revus dans le cadre de la réforme pour être encore plus lisibles.

## c) Développer les véhicules de demain, changer les usages

### i) Nouveaux systèmes de sécurité

Grâce à notre participation aux réunions européennes et internationales, de nouveaux systèmes de sécurité ont été rendus obligatoires cet été pour les nouveaux types de véhicules mis sur le marché européen. Ils seront généralisés à tous les nouveaux véhicules à l'été 2024 et contribueront à réduire le nombre d'accidents et de victimes sur nos routes.

## ii) Fiets

Op 1 oktober zijn nieuwe wijzigingen van de wegcode in werking getreden. Ze helpen om de fiets nog meer te integreren in onze mobiliteitsgewoonten: de aanleg van wegen met centraal rijvak, de mogelijkheid voor *speedpedelecs* om rechtsaf te slaan bij een rood licht wanneer een bord daarin voorziet, hun toegang op bepaalde delen van de openbare weg, betere zichtbaarheid voor fietsen enz. In 2022 is ook een bredere denkoefening opgestart over de markering van fiets- en voetgangersoversteekplaatsen, die in 2023 zal worden voortgezet. Het uiteindelijke doel: duidelijkere en meer geharmoniseerde markeringen die intuïtief aanzetten tot correct gedrag, om het comfort en de veiligheid van fietsers verder te verbeteren.

### iii) Grondige hervorming van de wegcode

Vanuit een meer structureel oogpunt is het werk aan een grondige hervorming van de volledige wegcode in 2022 goed gevorderd. Zo wordt de laatste hand gelegd aan de federale tekst, aangevuld met teksten van de drie gewesten voor de delen van de wegcode die onder hun bevoegdheid vallen. Ook dat is een duidelijke toezegging in ons regeerakkoord.

De hervorming streeft naar een meer transparante en coherente wegcode die nieuwe voorstellen bevat voor actieve weggebruikers en tegelijk zorgt voor een maximale verkeersveiligheid voor iedereen. Ze is ook een gelegenheid om effectieve synergieën te bestendigen tussen de federale en gewestelijke overheden.

De wegcode zal aan het eind van het jaar ook met de drie gewesten worden geanalyseerd vanuit het oogpunt van de integratie van personen met een handicap, om na te gaan of er bepaalde aanpassingen kunnen worden overwogen op federaal niveau. Los daarvan worden de verkeersborden in het kader van de hervorming herzien om ze nog leesbaarder te maken.

## c) Ontwikkeling van de vervoermiddelen van de toekomst, verandering van gewoontes

### i) Nieuwe veiligheidssystemen

Dankzij onze deelname aan Europese en internationale vergaderingen werden deze zomer nieuwe veiligheidssystemen verplicht gesteld voor de nieuwe types voertuigen die op de Europese markt worden gebracht. Deze zullen in de zomer van 2024 worden veralgemeend voor alle nieuwe voertuigen en zullen het aantal ongevallen en slachtoffers op onze wegen helpen te verminderen.

Parmi ces systèmes de sécurité, on peut citer l'ISA (système d'adaptation intelligente de la vitesse), l'ELKS (système d'urgence de maintien de la trajectoire), l'EDR (enregistreur de données d'événements), le DDAW (système d'avertissement de somnolence et de perte d'attention du conducteur), la facilitation de l'installation d'un éthylomètre antidémarrage ou de certains systèmes de détection des usager-e-s vulnérables (piétons et cyclistes) équipant les véhicules lourds afin, notamment, de remédier aux problèmes associés à l'angle mort.

Pour vérifier si ces nouveaux systèmes ne pourraient pas encore être améliorés, une étude de l'Institut VIAS a été initiée en conditions réelles de conduite afin d'étudier le comportement des conducteurs en cas de dysfonctionnement des systèmes d'aide à la conduite.

### ii) Transition écologique

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

Nous portons notamment beaucoup d'attention à la révision à venir des normes de CO<sub>2</sub> pour les véhicules lourds ainsi qu'à la présentation, cet automne, de la nouvelle norme Euro 7 relative aux valeurs limites d'émissions de polluants atmosphériques.

Une révision de l'actuelle norme Euro 6 a d'ores et déjà été adoptée cet été, renforçant les procédures d'essais en conditions réelles de conduite afin de proposer des valeurs d'émissions officielles plus réalistes (en particulier pour les voitures hybrides rechargeables).

### iii) Voitures électriques

Le secteur a été largement consulté et un groupe de travail interfédéral s'est réuni afin d'adapter la réglementation en ce qui concerne leetrofit, c'est-à-dire la conversion d'un véhicule en circulation au moteur thermique en un véhicule électrique. 2023 verra la mise en application de la nouvelle réglementation retrofit.

Un rapport de GreenImpact, anciennement Co.Mobility, sur le recyclage et la réutilisation des batteries de voitures électriques a été subsidié. J'explorerai toutes les voies pertinentes permettant d'accélérer cela afin de réduire l'empreinte écologique de l'électromobilité.

### iv) Véhicules autonomes

Ce sujet a fait l'objet d'une résolution parlementaire (n° 1848) visant l'intégration de la définition des véhicules automatisés dans le code de la route, la poursuite des

Deze veiligheidssystemen omvatten intelligente snelheidsaanpassing (ISA), rijstrookassistentie in noodsituaties (ELKS), de Event Data Recorder (EDR), het systeem voor vermoeidheids- en aandachtswaarschuwing (DDAW), de installatie van een alcoholslot en bepaalde systemen voor het detecteren van kwetsbare gebruikers (voetgangers en fietsers) in zware voertuigen, met name om de problemen in verband met de dode hoek aan te pakken.

Om na te gaan of deze nieuwe systemen nog verder verbeterd kunnen worden, startte het VIAS Institute een studie op om in reële rijomstandigheden het gedrag van bestuurders te bestuderen bij een storing van de rijkhulpsystemen.

### ii) Ecologische transitie

Om de vergroening van het wagenpark en de vermindering van emissies te waarborgen, werk ik samen met de minister van Klimaat en Milieu aan de aanscherping van de milieunormen voor voertuigen.

We besteden met name veel aandacht aan de aanstaande herziening van de CO<sub>2</sub>-normen voor zware voertuigen en aan de invoering van de nieuwe Euro 7-norm voor luchtverontreinigende emissies dit najaar.

Deze zomer is al een herziening van de huidige Euro 6-norm goedgekeurd om de testprocedures in reële rijomstandigheden te versterken en zo tot meer realistische officiële emissiewaarden te komen (met name voor plug-inhybrides).

### iii) Elektrische auto's

De sector werd uitvoerig geraadpleegd en er werd een interfederale werkgroep bijeengeroepen om de regelgeving inzake retrofitting, d.w.z. de ombouw van een voertuig in omloop met verbrandingsmotor tot een elektrisch voertuig, aan te passen. In 2023 wordt de nieuwe regelgeving inzake retrofitting van kracht.

Er werd een rapport gesubsidieerd over de recyclage en het hergebruik van batterijen van elektrische auto's (GreenImpact, voorheen Co.Mobility). Ik zal alle relevante manieren onderzoeken om dit te versnellen en de ecologische voetafdruk van elektromobilititeit te verkleinen.

### iv) Autonome voertuigen

Dit was het onderwerp van een parlementaire resolutie (nr. 1848) met het oog op het opnemen van de definitie van geautomatiseerde voertuigen in de Wegcode,

tests relatifs aux véhicules automatisés en Belgique, l'évaluation des infrastructures routières et autoroutières, ainsi que les effets positifs et/ou négatifs potentiels des véhicules automatisés sur le bilan environnemental du transport en Belgique. Cette résolution a été adoptée le 17 mars dernier par le Parlement.

Une étude portant sur les véhicules autonomes, leurs avantages, inconvénients et impact sur la mobilité en Belgique a été achevée en 2022. L'année qui s'ouvre, grâce au travail de la "task-force" (administrations, opérateurs de transport public, académiques et ministres régionaux), va nous permettre de clarifier notre vision pour le développement de la mobilité autonome en Belgique. Nous le savons, les enjeux sont multiples: technologiques bien sûr mais également économiques, juridiques, environnementaux ou sociétaux. Sur ce sujet comme sur tous les autres, j'entends procéder avec méthode en évitant tout effet rebond pour l'automobile par exemple et en privilégiant les usages partagés et collectifs.

Grâce à notre participation aux réunions européennes, un nouveau règlement d'exécution (UE) 2022/1426 vient d'entrer en vigueur afin d'encadrer l'homologation des systèmes de conduite automatisée. Le SPF Mobilité participe également aux discussions relatives à un projet de règlement européen afin de garantir que les véhicules autonomes présentent les caractéristiques nécessaires visant à assurer la sécurité routière.

Pour conclure, j'ajouterais que les travaux relatifs à la définition d'un cadre légal – sous la forme d'une convention internationale et avec un focus sur les droits et obligations des conducteurs (utilisateurs) des véhicules hautement et complètement automatisés – sont entamés sur la scène internationale (ONU), et la Belgique y participe activement.

#### **v) Deux-roues motorisés**

Une étude a été réalisée cette année sur l'intégration durable des deux-roues motorisés dans les politiques de mobilité. En effet, le transfert modal de la voiture vers ces derniers permettrait, à certaines conditions, de contribuer positivement à une mobilité plus durable: moins de congestion du trafic, moins de coûts de possession, moins d'émissions de polluants atmosphériques, moindre occupation de l'espace public, etc.

Ces bénéfices sont d'autant plus importants si le choix se porte sur des modèles légers (type cyclomoteurs) avec une motorisation électrique. La sécurité routière reste évidemment le principal défi. Les motards et les

de voortzetting van testritten met geautomatiseerde voertuigen in België, de evaluatie van de weg- en de snelweginfrastructuur en van de mogelijke gunstige dan wel ongunstige gevolgen van geautomatiseerde voertuigen voor de milieubalans van het wegverkeer in België. De resolutie is op 17 maart door het Parlement aangenomen.

In 2022 werd een studie afgerond over zelfrijdende voertuigen, hun voor- en nadelen en hun impact op de mobiliteit in België. Dankzij het werk van de "taskforce" (besturen, openbaarvervoeroperatoren, academici en gewestministers), zullen we het komende jaar onze visie op de ontwikkeling van autonome mobiliteit in België kunnen verduidelijken. Het is duidelijk dat we voor vele uitdagingen staan: op technologisch vlak natuurlijk, maar ook op economisch, juridisch, ecologisch en maatschappelijk vlak. Op dit punt wil ik, net als op alle andere terreinen, methodisch te werk te gaan om een reboundeffect van het autoverkeer te vermijden en het gebruik van gedeelde en collectieve vervoersmodi te bevorderen.

Dankzij onze deelname aan Europese vergaderingen is onlangs een nieuwe Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1426 van kracht geworden die de goedkeuring van geautomatiseerde rijsystemen regelt. De FOD Mobiliteit neemt ook deel aan de besprekingen over een ontwerp van Europese verordening om ervoor te zorgen dat geautomatiseerde voertuigen de nodige verkeersveiligheidsvoorzieningen hebben.

Tot slot wil ik nog zeggen dat er op het internationale toneel (Verenigde Naties) gewerkt wordt aan de bepaling van een juridisch kader – in de vorm van een internationaal verdrag, met een focus op de rechten en plichten van bestuurders (gebruikers) van hoog- en volautomatische voertuigen – en dat België daar actief aan deelneemt.

#### **v) Gemotoriseerde tweewielers**

Dit jaar is er een studie verricht naar de duurzame integratie van gemotoriseerde tweewielers in het mobiliteitsbeleid. De modal shift van de auto naar gemotoriseerde tweewielers kan, onder bepaalde voorwaarden, een positieve bijdrage leveren aan een duurzamere mobiliteit: minder verkeersopstoppingen, lagere eigendomskosten, minder emissies van luchtverontreinigende stoffen, minder beslag op de openbare ruimte.

Deze voordelen zijn des te groter als er wordt gekozen voor lichte modellen (zoals bromfietsen) met een elektrische motor. Verkeersveiligheid blijft natuurlijk de grootste uitdaging. Motorrijders en bromfietzers zijn

cyclomotoristes sont bien sûr des usager-e-s vulnérables qui doivent pouvoir bénéficier d'une amélioration globale de la sécurité routière.

L'année 2023 doit nous permettre de faire aboutir la réflexion et de dégager des pistes d'action.

#### **d) Simplifier et digitaliser les procédures**

En la matière, mon action concourt à la réussite de celle du gouvernement qui vise à moderniser l'administration – simplifier la vie des citoyen-ne-s et des entreprises – tout en garantissant un haut niveau d'exigence.

Ainsi, depuis le 1<sup>er</sup> mars 2022, chaque personne qui peut faire valoir des contre-indications médicales graves au port de la ceinture de sécurité peut introduire en ligne son certificat médical pour une demande de dérogation via l'application Seatbelt. Autre exemple, les personnes qui ont le statut de protection temporaire (tels que les Ukrainien-ne-s pour le moment) ne sont désormais plus obligées de faire immatriculer leur véhicule en Belgique après six mois de résidence dans notre pays.

#### **i) Permis de conduire**

À la fin de l'année 2022, chaque citoyen-ne dont le permis (sous le format européen de la carte bancaire) est sur le point d'expirer après la période de validité de 10 ans, recevra désormais du SPF Mobilité un courrier d'avertissement. En 2023, plus de 425000 citoyen-ne-s devront renouveler leur permis de conduire. Un système pérenne pour ces rappels sera conçu. Des informations sur les nouveautés du code de la route seront accessibles lors de ce rappel. Cette simplification de la procédure de renouvellement du permis de conduire figurait dans l'accord de gouvernement.

Autre avancée: demander son permis de conduire en ligne, pour ne plus devoir se rendre qu'une seule fois à la commune au lieu de deux, sera possible fin 2022 pour les permis provisoires de 18 mois. En 2023, la demande en ligne devrait être possible pour l'ensemble des permis de conduire B. Pour les permis C, cela devrait suivre après 2023.

Au regard des évolutions, faire du permis de conduire d'une voiture à boîte de vitesse automatique le permis standard ou, à tout le moins, le rendre plus facilement accessible, est une piste à explorer sérieusement. Un groupe de travail avec les Régions va se mettre en place en vue de transmettre une position commune à ce sujet à la Commission européenne. Si cela se concrétisait,

kwetsbare gebruikers die moeten kunnen profiteren van een algehele verbetering van de verkeersveiligheid.

In 2023 zouden we deze reflectie moeten kunnen afronden en maatregelen bepalen.

#### **d) Vereenvoudiging en digitalisering van procedures**

In dat opzicht draagt mijn actie bij aan de inspanningen van de regering om het bestuur te moderniseren en het leven van burgers en bedrijven te vereenvoudigen – en tegelijk hoge normen te garanderen.

Zo kan sinds 1 maart 2022 iedereen met ernstige medische contra-indicaties voor het dragen van een gordel zijn aanvraag tot ontheffing online indienen via de Seatbelt-applicatie. Een ander voorbeeld is dat personen met een statuut tijdelijke bescherming (zoals Oekraïners) na zes maanden verblijf in ons land niet langer verplicht zijn hun auto in België te registreren.

#### **i) Rijbewijs**

Eind 2022 zal elke burger wiens rijbewijs (in Europees bankkaartformaat) na de geldigheidsduur van 10 jaar dreigt te vervallen, een waarschuwingsbrief ontvangen van de FOD Mobiliteit & Vervoer. Tegen 2023 zullen meer dan 425000 burgers hun rijbewijs moeten vernieuwen. Informatie over nieuwe verkeersregels zal bij deze herinnering beschikbaar zijn. Deze vereenvoudiging van de verlengingsprocedure van het rijbewijs werd opgenomen in het regeerakkoord.

Een andere vooruitgang is de mogelijkheid om een rijbewijs online aan te vragen zodat men maar één in plaats van twee keer naar de gemeente moet. Eind 2022 wordt dit mogelijk voor voorlopige rijbewijzen van 18 maanden. Tegen 2023 moet een onlineaanvraag mogelijk zijn voor alle rijbewijzen B, en na 2023 voor rijbewijzen C.

In het licht van deze ontwikkelingen is het wenselijk grondig te onderzoeken of het rijbewijs voor auto's met automatische versnellingsbak het standaardrijbewijs kan worden of in ieder geval gemakkelijker toegankelijk kan worden gemaakt. Er zal een werkgroep met de Gewesten worden opgericht om hierover een gemeenschappelijk standpunt aan de Europese Commissie voor te leggen.

l'acquisition d'un permis de conduire d'une voiture à boîte manuelle ne devrait pas entraîner de surcoûts.

## ii) Immatriculations

Nous visons à progressivement numériser et simplifier les démarches d'immatriculation d'un véhicule auprès de la DIV, pour que la demande puisse se faire via l'assureur plutôt qu'en se déplaçant aux guichets de la DIV. C'est déjà le cas pour 80 % des demandes d'immatriculation des véhicules depuis 2014. En 2023, ce sera aussi possible pour l'immatriculation des motos d'occasion et pour les véhicules oldtimers. Pour ces derniers, un arrêté ministériel entrera en vigueur fin 2022, portant l'âge d'un véhicule pouvant bénéficier d'une plaque oldtimer de 25 ans à 30 ans.

Concernant le "Single Digital Gateway", pour l'immatriculation d'un véhicule provenant d'un État membre ou déjà immatriculé dans un État membre de l'UE en cas de déménagement, d'ici fin 2023, toute personne devra avoir la possibilité d'immatriculer son véhicule en ligne. Ce projet est en cours de finalisation en collaboration avec le SPF BOSA.

La réforme relative aux plaques commerciales, menée sous la précédente législature, a été revue début 2022, en étroite concertation avec le secteur. Avec les modifications apportées, un bon équilibre a été trouvé entre l'objectif de lutte contre les abus et les besoins des professionnels du secteur.

Enfin, la DIV va renforcer son processus de filtrage afin d'éviter toute référence haineuse, négationniste ou injurieuse sur les plaques d'immatriculation personnalisées.

## iii) Digitalisation des documents de transport

Dès août 2025, les transporteurs de marchandises devraient pouvoir présenter leurs documents de transport sous format électronique aux agents de contrôle, ce qui diminuera leur charge administrative.

Grâce aux projets pilotes belge et du Benelux, la Belgique a déjà acquis une expérience avec la lettre de voiture électronique (e-CMR). Cette expérience a permis à la Belgique de peser sur la rédaction du règlement-cadre européen 2020/1056 *eFTI* qui a été publié en 2020. L'objectif est de continuer à guider la Commission européenne dans la rédaction de ses spécifications techniques.

Als dit zich concretiseert, zal het behalen van een rijbewijs voor een auto met handgeschakelde versnelling geen extra kosten met zich meebrengen.

## ii) Inschrijvingen

We streven naar een geleidelijke digitalisering en vereenvoudiging van de procedures voor het inschrijven van een voertuig bij de DIV, zodat de aanvraag via de verzekeraar kan gebeuren in plaats van via de DIV-kantoren. Dit is sinds 2014 al het geval voor 80 % van de aanvragen tot inschrijving. In 2023 zal dit ook mogelijk zijn voor de inschrijving van tweedehands motoren en voor oldtimers. Voor deze voertuigen treedt eind 2022 een ministerieel besluit in werking, waarbij de leeftijd van een voertuig om in aanmerking te komen voor een inschrijving als oldtimer wordt verhoogd van 25 naar 30 jaar.

Wat betreft de *Single Digital Gateway* voor de inschrijving van een voertuig afkomstig uit een lidstaat of dat reeds in een EU-lidstaat is ingeschreven in geval van verhuizing, moet iedereen tegen eind 2023 de mogelijkheid hebben om zijn voertuig online in te schrijven. Dit project wordt afgerond in samenwerking met de FOD BOSA.

De hervorming van de handelaarsplaten, uitgevoerd onder de vorige legislatuur, werd begin 2022 herzien in nauw overleg met de sector. Met de aangebrachte wijzigingen is een goede balans gevonden tussen de doelstelling om misbruik tegen te gaan en de behoeften van professionals in de sector.

Ten slotte zal de DIV haar filterproces verbeteren om haatdragende, negationistische of beledigende boodschappen op gepersonaliseerde nummerplaten te voorkomen.

## iii) Digitalisering van de vervoersdocumenten

Vanaf augustus 2025 moeten vrachtvervoerders hun vervoersdocumenten in elektronische vorm kunnen overleggen aan de controleambtenaren, wat hun administratieve lasten zal verlichten.

Dankzij de proefprojecten in België en in de Benelux heeft ons land al ervaring opgedaan met de elektronische vrachtbrief (e-CMR). Dankzij deze ervaring heeft België invloed kunnen uitoefenen op de totstandkoming van de Europese Kaderverordening 2020/1056 *eFTI* die in 2020 werd gepubliceerd. Het doel is om de Europese Commissie te blijven begeleiden bij het opstellen van haar technische specificaties.

#### iv) Digitalisation des procès-verbaux (e-PV)

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

J'ai donc introduit le procès-verbal électronique pour les contrôleurs du SPF Mobilité via la loi du 20 juillet 2022. L'arrêté d'exécution est actuellement en cours de rédaction, de sorte que ce service puisse rejoindre, en 2023, l'application "e-PV" développée par le SPF Emploi & Travail.

#### 5) Pour le vélo: augmenter la fréquence de pédalage

Nous l'avons appris en mai et je m'en félicite: Gand sera la capitale mondiale du vélo en 2024 en tant que ville-hôte de la conférence VeloCity. Cette même année, alors que notre État présidera le Conseil de l'Union européenne au premier semestre, je souhaite que nous puissions célébrer l'Année européenne du Vélo. À mon initiative un appel a été lancé en ce sens. Nous avons des alliés et je ferai tout pour convaincre l'ensemble des autres partenaires européens.

Car le vélo est un mode de déplacement écologique, efficace, économe et complémentaire des transports en commun et des autres moyens de déplacement. Autant dire utile! Ses avantages sont tant individuels que sociétaux. Notre gouvernement a l'ambition d'accroître sa part modale.

Non seulement, jamais autant de projets poursuivant cet objectif n'ont été engagés par l'État fédéral mais, de surcroît, pour la première fois, ils sont intégrés dans un plan stratégique auquel tous les ministres et secrétaires d'État participent. Je le salue: nous concourrons tous à la réussite du point 3.4.3. de notre accord de gouvernement (transfert modal).

En deux ans, nous avons déjà un bilan en terme de politique cyclable. Maintenant, nous devons accélérer nos actions pour faciliter encore davantage l'usage du vélo dans notre pays, sous toutes ses formes: domicile-travail/domicile-étude, loisirs, livraisons, tourisme, etc. C'est l'ambition que je fixe pour 2023. Entraînés, nous allons améliorer notre cadence de pédalage!

Pour agir efficacement, nous devons disposer de données fiables. Je voudrais ici signaler la nouvelle enquête sur les déplacements des Belges pour le volet vélo publiée par le SPF Mobilité en septembre 2022, ainsi que la vaste compilation de chiffres-clé liés à la

#### iv) Digitalisering van processen-verbaal (e-PV)

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

Daarom heb ik via de wet van 20 juli 2022 het elektronische proces-verbaal ingevoerd voor de controleurs van de FOD Mobiliteit & Vervoer. Het uitvoeringsbesluit wordt momenteel opgesteld zodat deze dienst in 2023 kan aansluiten bij de "e-PV"-applicatie, ontwikkeld door de FOD Werkgelegenheid & Arbeid.

#### 5) Voor de fiets: sneller trappen

Heuglijk nieuws dat we in mei hebben vernomen: in 2024 wordt Gent wereldfietshoofdstad als gaststad van de VeloCity-conferentie. Hopelijk kunnen we in datzelfde jaar, wanneer België in het eerste semester de Raad van de Europese Unie zal voorzitten, het Europees Jaar van de Fiets vieren. Op mijn initiatief is er daartoe een oproep gelanceerd. We hebben al een aantal bondgenoten en ik zal alles doen om alle andere Europese partners te overtuigen.

De fiets is immers een ecologisch, efficiënt en economisch vervoermiddel dat goed te combineren is met het openbaar vervoer en met andere vervoersmodi. Een uitgesproken nuttig vervoermiddel dus! Met tal van voordelen, zowel individueel als maatschappelijk. Onze regering heeft dan ook de ambitie om het aandeel van de fiets te vergroten.

Niet alleen zijn er nog nooit zoveel projecten geweest om deze doelstelling op federaal niveau na te streven, bovendien zijn ze voor het eerst geïntegreerd in een strategisch plan waaraan alle ministers en staatssecretarissen deelnemen. Iets wat ik toejuich, want zo dragen we met z'n allen bij tot het welslagen van punt 3.4.3. van ons regeerakkoord (modal shift).

In twee jaar tijd hebben we al een en ander bereikt op het gebied van fietsbeleid. Nu moeten we onze acties versnellen om het gebruik van de fiets in ons land verder te vergemakkelijken, in al zijn vormen: voor woon-werkverkeer, om naar school te gaan, voor recreatie, leveringen, toerisme enz. Dat is de ambitie die ik voor 2023 heb gesteld. Met de nodige training zullen we onze trapfrequentie opkrikken!

Om doeltreffend te werk te gaan, hebben we betrouwbare gegevens nodig. Ik verwijs naar de nieuwe enquête over het fietsgebruik in België die de FOD Mobiliteit & Vervoer in september 2022 publiceerde en op de uitgebreide compilatie van kerncijfers over fietsmobiliteit

mobilité vélo mise à disposition en octobre. L'institut VIAS mène également un travail de qualité, en ajustant en particulier sa méthodologie pour référencer les accidents (statistiques des hôpitaux et pas seulement de la police). C'est important pour connaître la réalité des victimes cyclistes. Je peux également mettre en avant l'étude réalisée à ma demande sur les coûts et sur les bénéfices des déplacements à vélo pour toute la société belge (septembre 2022). Si, par exemple, un-e Belge sur cinq utilisait le vélo 10 minutes de plus par jour, les gains sociaux se mesureraient à 1,37 milliard d'euros<sup>6</sup>. Se déplacer à vélo, à titre occasionnel ou régulier: nous avons tou-te-s à y gagner.

### a) Concrétiser et mettre œuvre le Plan fédéral vélo Be Cyclist

Comme prévu, nous avons établi un premier bilan du Plan d'action pour la promotion du vélo du gouvernement fédéral, et ce un an après son lancement. Les 52 mesures concrètes<sup>7</sup> ont été évaluées lors d'un débat d'experts en septembre 2022. Bon nombre de mesures ont bien avancé et nous avons identifié des manières pour concrétiser la mise en œuvre.

Il revient à chaque SPF et à chacun de mes collègues d'être moteur des actions qu'ils ont proposées et qui les concernent. À chaque fois que je pourrai faciliter la mise en œuvre du plan, je serai à leur côté.

### b) Développer les déplacements domicile-travail à vélo

En 2022, le gouvernement a pris une série de mesures pour faciliter et encourager l'utilisation du vélo. Nous avons décidé, avec les ministres des Finances, des Affaires Sociales et de l'Économie, de lancer des avantages fiscaux et administratifs dans ce sens. Il s'agit de mesures structurelles qui concernent tou.tes les salarié-e-s et qui font la différence.

En 2023, je vais lancer différents appels à projet afin d'accompagner encore plus de Belges à se mettre en selle. Cela passe, d'une part, par des formations autour des différentes facettes des déplacements domicile-travail à vélo: base technique, sécurité routière, déplacements en ville, déplacements chargés, etc. et, d'autre part,

<sup>6</sup> VIAS, *L'impact du vélo sur la santé, le climat et l'économie en Belgique*, Rapport n° 2022-R-20-FR, septembre 2022 <https://www.vias.be/fr/recherche/publications/impact-van-fietsen-op-gezondheid-klimaat-en-economie-in-belgie/>.

<sup>7</sup> Be Cyclist, Plan d'Action pour la Promotion du Vélo du gouvernement fédéral 2021 – 2024 [https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/Plan%20d%27Action%20Velo%20BeCyclist%202021-24\\_FR.pdf](https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/Plan%20d%27Action%20Velo%20BeCyclist%202021-24_FR.pdf).

die in oktober beschikbaar werd. Het VIAS Institute verricht ook kwaliteitsvol werk, met name door de aangepaste methodologie voor het bijhouden van ongevallen (ziekenhuis- en niet alleen politiestatistieken). Het is belangrijk om de realiteit van de verkeersslachtoffers met de fiets te kennen. Ik verwijs ook naar de studie die ik liet maken over de kosten en baten van fietsen voor de hele Belgische samenleving (september 2022). Als bijvoorbeeld één op de vijf Belgen 10 minuten per dag meer zou fietsen, zou de maatschappelijke winst 1,37 miljard euro bedragen<sup>6</sup>. We hebben er allemaal baat bij om af en toe of regelmatig te fietsen.

### a) Concretisering en uitvoering van het Be Cyclist-plan

Zoals gepland hebben we een jaar na de lancering een eerste evaluatie gemaakt van het federale actieplan ter bevordering van het fietsen. De 52 concrete maatregelen<sup>7</sup> werden geëvalueerd tijdens een paneldiscussie in september 2022. Veel van de maatregelen zijn in een vergevorderd stadium en wij hebben manieren gevonden om de uitvoering concreter te maken.

Het is aan elke FOD en aan elk van mijn collega's om de schouders te zetten onder de acties die zij hebben voorgesteld en die hen aangaan. Ik zal hen helpen waar ik maar kan om de uitvoering van het plan te vergemakkelijken.

### b) Ontwikkeling van woon-werkverkeer met de fiets

In 2022 heeft de regering een reeks maatregelen genomen om het gebruik van de fiets te vergemakkelijken en aan te moedigen. Samen met de minister van Financiën, Sociale Zaken en Economische Zaken hebben we besloten om fiscale en administratieve voordelen in deze zin in te voeren. Het gaat om structurele maatregelen gericht op alle werknemers, maatregelen die een verschil kunnen maken.

In 2023 lanceer ik verschillende projectoproepen om nog meer Belgen op de fiets te krijgen. Enerzijds gaat het om opleidingen rond verschillende aspecten van het woon-werkverkeer met de fiets: technische basis-kennis, verkeersveiligheid, fietsen in de stad, met een lading enzovoort. Anderzijds gaat het om steun voor

<sup>6</sup> VIAS, *De impact van fietsen op gezondheid, klimaat en economie in België*, Rapport nr. 2022-R-20-NL, September 2022 <https://www.vias.be/nl/onderzoek/onze-publicaties/impact-van-fietsen-op-gezondheid-klimaat-en-economie-in-belgie/>.

<sup>7</sup> Be Cyclist, Actieplan ter Promotie van de Fiets van de federale regering 2021-2024 [https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/Fietsactieplan%20BeCyclist%202021-24\\_NL.pdf](https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/Fietsactieplan%20BeCyclist%202021-24_NL.pdf).



par le soutien à des entreprises pour leur permettre de développer des produits et des services permettant de réduire les freins à l'utilisation du vélo dans les déplacements domicile travail et autres déplacements utilitaires.

### c) Lutter contre le vol de vélos

Grâce au plan Be Cyclist et aux actions coordonnées des ministres de l'Intérieur et de la Justice, la lutte contre le vol de vélos est dorénavant intégrée dans le Plan National de Sécurité dont s'inspirent les zones de police pour établir leurs propres plans de sécurité. En effet, une enquête menée par VIAS, à ma demande, auprès des services policiers locaux a montré la demande claire pour intensifier la lutte contre le vol de vélos sur base d'un système cohérent et national.

Le groupe de travail interfédéral que je coordonne se réunit régulièrement pour concrétiser ce dossier. Un dispositif intégré, avec un marquage commun et un seul registre pour les vélos (sur le modèle de MyBike.brussels), a été retenu. C'est essentiel pour poursuivre plus efficacement les voleurs et agir contre le recel. Un accord de coopération interfédéral est en préparation. Le projet est en phase de concrétisation pour un lancement de la première phase en 2023. C'est à nouveau un projet de l'accord de gouvernement que nous faisons aboutir.

### d) Faciliter la combinaison vélo + train

Au-delà de la stratégie vélo et train de la SNCB, élaborée et validée en 2021 à ma demande, les ambitions en la matière trouvent leur place dans le contrat de service public de l'entreprise. Nous disposons donc désormais d'un double cadre clair pour agir. En 2023, de nombreuses actions seront poursuivies.

L'application web "BikeOnTrain", par exemple, a été lancée pour faciliter la planification d'un voyage avec vélo dans le train. Le service permet de choisir les trains qui sont déjà, en ce moment, bien équipés de places spécifiques pour transporter des vélos.

Le même objectif est suivi par le flocage de trains par de grands pictogrammes vélo pour mieux identifier la voiture dédiée. Ce travail successif contribue à faciliter les plannings et dès lors à réduire le stress sur le quai.

Cet étiquetage en pictogrammes est d'autant plus efficace avec les nouveaux trains que la SNCB met progressivement en service. Avec la livraison du nouveau matériel roulant, la capacité pour transporter des vélos en train continue également à s'accroître.

bedrijven bij de ontwikkeling van producten en diensten die de belemmeringen voor het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer en andere nuttige verplaatsingen verminderen.

### c) Strijd tegen fietsdiefstal

Dankzij het Be Cyclist-plan en de gecoördineerde acties van de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Justitie is de strijd tegen fietsdiefstal nu opgenomen in het Nationale Veiligheidsplan, dat door de politiezones wordt gebruikt om hun eigen veiligheidsplannen op te stellen. Uit een VIAS-enquête bij de lokale politiediensten op mijn verzoek kwam duidelijk de vraag naar voren om de strijd tegen fietsdiefstal op te voeren op basis van een coherent systeem op nationaal vlak.

De interfederale werkgroep die ik coördineer, komt regelmatig bijeen om daar werk van te maken. Er werd gekozen voor een geïntegreerd systeem met een gemeenschappelijke markering en één enkel register voor fietsen (naar het voorbeeld van MyBike.brussels). Dit is essentieel om fietsdieven efficiënter te vervolgen en heling aan te pakken. Een interfederale samenwerkingsovereenkomst is in voorbereiding. Het project wordt momenteel uitgewerkt en de eerste fase zal in 2023 van start gaan. Opnieuw gaat het om een project uit het regeerakkoord dat we nu uitvoeren.

### d) Vergemakkelijken van de fiets-trein combinatie

Naast de fiets- en treinstrategie van de NMBS, die in 2021 op mijn verzoek werd opgesteld en gevalideerd, zijn de ambities op dit gebied opgenomen in het openbaardienstcontract van de NMBS. We hebben nu dus een duidelijk tweeledig actiekader. In 2023 zullen veel acties worden voortgezet.

Zo werd de BikeOnTrain-app gelanceerd om het plannen van een fietstocht met de trein te vergemakkelijken. Deze dienst maakt het mogelijk om treinen te kiezen die op dit moment al goed zijn uitgerust met specifieke plaatsen voor het vervoer van fietsen.

Een andere maatregel in dit kader is het aanbrengen van grote fietspictogrammen op de treinen om de wagon voor fietsen beter aan te duiden. Deze opeenvolgende stappen vergemakkelijken het plannen van treinreizen met de fiets en zorgen voor minder stress op de perrons.

De etikettering met pictogrammen is des te doeltreffender bij de nieuwe treinen die de NMBS geleidelijk in gebruik neemt. Met de levering van het nieuwe rollend materieel groeit ook de capaciteit om fietsen per trein te vervoeren.

Dans les gares elles-mêmes, nous venons d'installer de nouveaux parkings vélos de qualité, avec une offre adaptée aux besoins des différentes utilisations. Nous suivrons cette démarche sur le modèle de celui de Louvain inauguré en septembre 2022. Nous allons ainsi assister à un saut d'échelle qui est nécessaire, puisque le trajet vers la gare se fait de plus en plus à vélo. Le site web parking vélos de la SNCB, quant à lui, a aussi été profondément mis à jour et modernisé. En parallèle, de plus en plus de voyages en train peuvent être prolongés sur deux roues à l'arrivée grâce à nombre de gares qui sont successivement équipées de vélos partagés.

Enfin, comme déjà annoncé dans la partie sur les droits des passagers ferroviaires, une loi va entrer en vigueur en juin 2023 pour imposer un nombre minimum de places réservées aux vélos dans les trains. Avec un tel objectif, la Belgique est pionnière en Europe.

#### **e) Multiplier les cycloroutes le long des voies de chemins de fer et sur des voies désaffectées**

Je le mentionnais en introduction: c'est un sujet emblématique sur lequel nous avançons. Actuellement, 1216 kilomètres de voies cyclables existent grâce à la collaboration d'Infrabel et de la SNCB. Pour aller plus loin, une convention sera élaborée et signée entre l'État fédéral, les Régions, la SNCB et Infrabel pour intégrer la totalité des recommandations émises par la Commission Vélo Interfédérale en 2022.

#### **f) Élargir encore l'usage du vélo par les Femmes**

Comme l'an passé, cette dimension est intégrée dans mes axes de travail. Il reste du chemin à faire. Concrètement, c'est l'un des trois thèmes des subsides que le SPF Mobilité a versé aux a.s.b.l. en 2022 pour stimuler le transfert modal. La Commission Vélo Interfédérale s'est penchée sur le sujet avec un effet bénéfique en terme d'acculturation à l'enjeu. Le terrain préparé, le SPF a organisé une conférence publique en septembre 2022. Nous en analysons les conclusions et les recommandations qui en découlent pour poursuivre l'action.

Voilà qui concourt évidemment à l'ODD n° 5 sur l'égalité entre les sexes.

#### **g) Atteindre les buts de la European Cycling Declaration**

Pour démultiplier l'effet levier de nos actions, le vélo doit devenir un axe des politiques de mobilité à l'échelle européenne. J'ai donc initié et rédigé une déclaration formelle pour demander à la Commission européenne

In de stations zelf hebben we onlangs nieuwe kwaliteitsvolle fietsenstallingen geïnstalleerd, met een aanbod dat is aangepast aan de verschillende gebruiksbehoeften. We volgen deze aanpak naar het model van de fietsenstalling in Leuven die in september 2022 werd ingehuldigd. Zo maken we een schaa sprong die meer dan nodig is, aangezien steeds meer mensen met de fiets naar het station gaan. Daarnaast werd de website van de NMBS-fietsenstallingen grondig bijgewerkt en gemoderniseerd. Parallel daarmee kunnen steeds meer treinreizen op twee wielen worden voortgezet, door een aantal stations op hun beurt te voorzien van deelfietsen.

Tot slot, zoals reeds aangekondigd in het hoofdstuk over de rechten van treinreizigers, zal in juni 2023 een wet in werking treden die een minimumaantal plaatsen voor fietsen in de trein oplegt. Met die doelstelling is België een pionier in Europa.

#### **e) Meer fietsroutes langs spoorlijnen en ongebruikte treinsporen**

Zoals ik al opmerkte in de inleiding, is dit een symbool dossier waarin we voortgang boeken. Dankzij de samenwerking van Infrabel en NMBS is er momenteel 1216 kilometer aan fietspaden langs de spoorlijnen. Voor de volgende stap gaan we een akkoord uitwerken en ondertekenen tussen de Federale Staat, de gewesten, de NMBS en Infrabel om alle aanbevelingen van de Interfederale Fietscommissie in 2022 te integreren.

#### **f) Verdere uitbreiding van het fietsgebruik door vrouwen**

Net als vorig jaar is deze dimensie geïntegreerd in mijn werkgebieden. Er is nog een lange weg te gaan. Concreet is dit een van de drie thema's van de subsidies die de FOD Mobiliteit & Vervoer in 2022 aan de vzw's uitkeerde om de modal shift te stimuleren. De Interfederale Fietscommissie boog zich over het onderwerp met een gunstig effect op de inburgering van deze thematiek. Zodra het terrein was verkend, organiseerde de FOD Mobiliteit & Vervoer in september 2022 een openbare conferentie. We analyseren de conclusies en aanbevelingen om verdere actie te ondernemen.

Dit draagt duidelijk bij aan SDG 5 inzake gendergelijkheid.

#### **g) Verwezenlijking van de doelstellingen van de Europese Fietsverklaring**

Om het hefboomeffect van onze acties te vergroten, moet de fiets een pijler worden van het mobiliteitsbeleid op Europees niveau. Daarom heb ik een formele verklaring opgesteld om de Europese Commissie te vragen

de prendre au sérieux la mobilité à vélo. La Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, le Danemark, l'Irlande, l'Autriche et la Slovaquie l'ont signée en premier. Depuis, la France nous a rejoint.

Ce n'est qu'un début. Nous devons continuer à élargir cette alliance de pays "Bike friendly" et peser sur les institutions européennes. Cela fait partie de mes objectifs en perspective de la Présidence belge du Conseil de l'Union européenne en 2024 (cf. partie dédiée de la note de politique générale).

## 6) Pour la navigation fluviale: soutenir l'activité

La navigation fluviale en Belgique est un secteur stratégique. Il revêt à la fois une réelle importance économique pour la logistique et un potentiel de transfert modal non négligeable pour limiter les émissions de gaz à effet de serre (la navigation intérieure représente seulement 1,55 % des émissions de gaz à effet de serre des transports<sup>8</sup>).

Après des années d'un délicat travail préparatoire – et malgré quelques retards en raison de sa technicité – le projet de remplacement de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, devenue désuète, par une version modernisée de ces dispositions et leur intégration dans le livre III du code belge de la navigation arrive enfin dans sa dernière ligne droite. Le projet de loi devrait aboutir sur la table du gouvernement début 2023 afin de terminer le processus législatif en 2023.

Par ailleurs, en vue de consolider le rôle du registre des navires comme source de données authentique, l'arrêté royal pour l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure est en voie de finalisation. La signature est prévue au printemps 2023. Pour la navigation de plaisance, il y a un an, je me réjouissais de la finalisation de la réforme de la réglementation. Depuis lors, nous avons organisé, en mai 2022, en étroite collaboration avec le ministre en charge de la Mer du Nord et le secteur, le premier mois de la plaisance. Sous le slogan #ensemblesurleau (#samenophetwater), des activités ont été organisées un peu partout dans le pays. Ce fût l'occasion de porter un regard positif vers le futur et de resserrer les liens entre les acteurs du secteur. Soyons ambitieux et créatifs pour continuer à œuvrer pour un secteur de la navigation plus sûr et plus durable.

De manière très concrète, je soutiens, avec le ministre de la Mer du Nord, le développement de nouveaux outils de communication entre l'administration et les plaisanciers

<sup>8</sup> Chiffres 2019.

fietsmobiliteit ernstig te nemen. België, Nederland, Luxemburg, Denemarken, Ierland, Oostenrijk en Slovenië ondertekenden als eersten de verklaring. Sindsdien heeft ook Frankrijk zich bij ons aangesloten.

En dat is nog maar het begin. We moeten deze alliantie van "fietsvriendelijke" landen blijven uitbreiden en zo proberen te wegen op de Europese instellingen. Dit is een van mijn doelstellingen met het oog op het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie in 2024 (zie het specifieke deel van de algemene beleidsnota).

## 6) Ondersteuning van de binnenvaart

De binnenvaart in België is een strategische sector. Ze is niet alleen van echt economisch belang voor de logistiek, maar heeft ook een groot potentieel wat de modal shift betreft om de uitstoot van broeikasgassen te beperken (de binnenvaart vertegenwoordigt slechts 1,55 % van de uitstoot van broeikasgassen door het vervoer<sup>8</sup>).

Na jaren van delicaat voorbereidend werk – en ondanks enkele vertragingen wegens de technicité ervan – is het ontwerp om de verouderde wet op de binnenbevrachting van 5 mei 1936 te vervangen door een gemoderniseerde versie van deze bepalingen en ze op te nemen in boek III van het Belgische Scheepvaartwetboek eindelijk in de eindfase. Het wetsontwerp zou begin 2023 bij de regering op tafel moeten liggen, zodat het wetgevingsproces in 2023 kan worden afgerond.

Om de rol van het scheepsregister als bron van authentieke gegevens te consolideren, wordt bovendien de laatste hand gelegd aan het koninklijk besluit voor de inschrijving van binnenschepen. De ondertekening wordt verwacht in het voorjaar van 2023. Wat de pleziervaart betreft, was ik verheugd over de voltooiing van de hervorming van de regelgeving, een jaar geleden. Sindsdien hebben we in mei 2022 de eerste maand van de pleziervaart georganiseerd, in nauwe samenwerking met de minister voor de Noordzee en met de sector. Onder de slogan (#samenophetwater/#ensemblesurleau) werden in het hele land een reeks activiteiten opgezet. Het was een goede gelegenheid om een positieve blik op de toekomst te werpen en de banden tussen de actoren in de sector te versterken. Laten we ambitieus en creatief blijven werken aan een veiligere en duurzamere scheepvaartsector.

Heel concreet steun ik, samen met de minister voor de Noordzee, de ontwikkeling van nieuwe communicatiemiddelen tussen de overheid en de schippers in de

<sup>8</sup> Cijfers 2019.

qui prendra la forme d'une application pour smartphone, et ce afin de faciliter l'accès aux informations pertinentes pour plus de sécurité et de simplification administrative.

Le projet d'économie circulaire dans la plaisance, entamé en 2021, progresse également: une étude bibliographique et un benchmarking auprès de plusieurs pays de référence ont été réalisés, comme annoncé l'an dernier, par le SPF Mobilité. Le travail d'identification des pistes d'action permettant de soutenir l'économie circulaire dans la plaisance se poursuivra cet hiver, en étroite coordination avec les autres administrations compétentes. Sur base de ce travail, je serai en mesure de présenter, courant 2023, les actions de suivi concrètes pour les prochaines années. Elles répondront aux attentes de la cible n° 12.5 des ODD déjà évoquée sur la réduction des déchets, via notamment le recyclage et la réutilisation.

### **7) Pour l'Europe: faire vivre l'idéal d'émancipation et de prospérité par l'ecomobilité**

*“La Belgique opte résolument pour une attitude pro-européenne affirmée. La Belgique et l'économie belge ne peuvent que profiter d'une Europe forte et solidaire.”* Cette ambition est celle de notre gouvernement. J'en serai le porte-drapeau infatigable, notamment en matière de mobilité.

Car la réponse aux défis écologiques, économiques, sociaux et géopolitiques du moment passe indubitablement par une action européenne volontaire. Ce fût une évidence lors de la pandémie COVID-19. C'est une évidence pour l'énergie. C'est aussi bien sûr une évidence pour les transports. Interconnexions ferroviaires, droits des passagers, régulation du transport aérien, sécurité routière, lutte contre le dumping social, etc.: les sujets sont nombreux.

Notre réflexion et notre action s'inscrit dans un cadre bien particulier: celui d'un questionnement profond de la place de l'Europe dans le Monde, le rôle qu'elle entend y jouer, les moyens qu'elle se donne. La Présidente de la Commission européenne a posé quelques balises à ce sujet lors de son discours sur l'État de l'Union en septembre dernier devant le Parlement européen. Elle a aussi ouvert la voie à une nouvelle grande réforme des institutions européennes. l'avenir dira ce qu'il en adviendra, mais nous devons y être attentifs et savoir, chacun dans nos matières, faire preuve d'initiatives et de propositions.

Les mois qui viennent seront donc intenses. Nous devons à la fois continuer à suivre l'intégration des normes européennes dans notre corpus juridique belge, infléchir les dossiers sur la table des

forme van een smartphone-applicatie om de toegang tot relevante informatie te vergemakkelijken, met het oog op meer veiligheid en administratieve vereenvoudiging.

Ook het project rond de circulaire economie in de pleziervaart, dat in 2021 van start ging, schiet goed op. Zo voerde de FOD Mobiliteit & Vervoer zoals vorig jaar aangekondigd een bibliografische studie en benchmarking uit met verschillende referentielanden. Deze winter zal, in nauwe samenwerking met de andere bevoegde overheidsdiensten, verder worden gewerkt aan de vaststelling van maatregelen ter ondersteuning van de circulaire economie in de sector van de pleziervaart. Op basis van dit werk zal ik in 2023 concrete vervolgcacties voor de komende jaren kunnen presenteren. Zij zullen voldoen aan de verwachtingen van doelstelling 12.5 van de reeds genoemde SDG's inzake afvalvermindering, met name door recycling en hergebruik.

### **7) Voor Europa: het ideaal van emancipatie en welvaart mogelijk maken door middel van ecomobilititeit**

*“België kiest resoluut voor een uitgesproken pro-Europese houding. België en de Belgische economie hebben alleen maar baat bij een sterk en verenigd Europa.”*: ziedaar de ambitie van onze regering. Ik zal haar onvermoeibare vaandeldrager zijn voor onder andere al wat met mobiliteit te maken heeft.

Om de ecologische, economische, sociale en geopolitieke uitdagingen het hoofd te bieden is immers een daadkrachtig Europees optreden vereist. Dit was duidelijk zo tijdens de coronapandemie. Het is duidelijk op het vlak van energie. En het is ook duidelijk voor het vervoer. Spoorwegverbindingen, passagiersrechten, regulering van het luchtvervoer, verkeersveiligheid, bestrijding van sociale dumping enzovoort enz. Aan uitdagingen geen gebrek.

Ons denken en ons handelen situeren zich in een zeer specifieke context, waarin vraagtekens worden gezet bij de plaats van Europa in de wereld, de rol die het daarin wil spelen, en de middelen die het zichzelf geeft. In haar toespraak voor het Europees Parlement in september gaf de voorzitter van de Europese Commissie hierover enkele richtsnoeren. Ze maakte ook de weg vrij voor een nieuwe ingrijpende hervorming van de Europese instellingen. De toekomst zal uitwijzen wat er gaat gebeuren, maar we moeten hier alert op zijn en weten hoe we, elk op ons eigen terrein, initiatief kunnen nemen en voorstellen kunnen formuleren.

De komende maanden zullen dan ook intens zijn. Tegelijkertijd moeten we de integratie van de Europese normen in ons Belgisch wettelijk kader blijven volgen, blijven wegen op de kwesties die op tafel liggen bij

institutions européennes, en particulier au Conseil, et préparer la présidence de ce Conseil au premier semestre 2024 en fixant nos priorités.

Comme je le soulignais en introduction, c'est d'autant plus important que le transport est le seul secteur (avec le numérique) de l'Union européenne à ne pas avoir diminué ses émissions de gaz à effet de serre de ces 30 dernières années.

#### **a) Préparer le programme d'action pour la Présidence belge du Conseil de l'Union européenne au premier semestre 2024**

Je vous livre ici mes trois axes prioritaires. Ces axes guideront, en 2023, mon action à la table du Conseil de l'Union européenne, mais également les projets que je pourrai faire avancer avec des pays en particulier, le Parlement européen (Commission des Transports et du Tourisme) ou encore la Commission européenne (Commissaire aux Transports).

En premier lieu, pour une mobilité vraiment durable, nous devons organiser le report modal. Si chaque pays peut déjà faire beaucoup sur son territoire pour remplacer les trajets automobiles en déplacements en transport en commun ou par les mobilités actives, il est des déplacements qui dépassent les frontières: pour le tourisme, les travailleur-se-s transfrontaliers, les déplacements professionnels, etc. Offrir une alternative crédible aux vols à courte distance passera nécessairement par une plus grande connectivité ferroviaire entre les villes européennes et un élargissement de l'offre (et pas seulement via les trains de nuit). Je compte porter ce débat au niveau européen à l'occasion de notre présidence. Cela vaut aussi pour les marchandises avec le fret fluvial et ferroviaire qui doit se développer sur notre continent. C'est pourquoi, par exemple, pour accompagner le développement du transport de marchandises par rail, je plaiderai pour une coopération renforcée entre les acteurs du rail, gestionnaires d'infrastructures comme entreprises ferroviaires, notamment pour fluidifier et sécuriser la gestion des sillons.

Ensuite, nous devons organiser une mobilité au service du citoyen plus simple, plus accessible, plus responsable. Qui a déjà essayé de voyager en Europe en train aujourd'hui a déjà affronté le vrai casse-tête d'organiser ses correspondances ou celui de la billettique. Et je ne vous parle pas de la difficulté à combiner train + avion pour éviter un premier ou un dernier vol courte distance intra-européen (billettique unique, prise en charge des bagages, remboursement en cas de retard, etc.). L'Europe doit proposer un cadre législatif qui engage les opérateurs et permet des offres intégrées (y compris multimodales).

de Europese instellingen, met name in de Raad, en ons voorzitterschap van deze Raad in de eerste helft van 2024 voorbereiden door onze prioriteiten vast te stellen.

Zoals ik in de inleiding al aangaf, is dit des te belangrijker omdat het vervoer de enige sector in de Europese Unie is (naast de digitale sector) die de uitstoot van broeikasgassen de afgelopen 30 jaar niet heeft teruggedrongen.

#### **a) Voorbereiding van het actieprogramma voor het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie in de eerste helft van 2024**

Ziehier mijn drie prioritaire assen. Deze assen zullen als leidraad dienen voor mijn acties bij de Raad van de Europese Unie in 2023, maar ook voor de projecten die ik met specifieke landen, het Europees Parlement (Commissie vervoer en toerisme) of de Europese Commissie (Commissaris voor Vervoer) zal behartigen.

Ten eerste moeten we voor een echt duurzame mobiliteit een modal shift organiseren. Hoewel elk land op zijn grondgebied al veel kan doen om het autoverkeer te vervangen door het openbaar vervoer of door actieve vervoersmodi, is er ook de kwestie van de grensoverschrijdende verplaatsingen: toerisme, grensarbeiders, zakenreizen enzovoort. Om een geloofwaardig alternatief voor kortereafstandsvluchten te kunnen bieden, moet het treinaanbod tussen de Europese steden worden uitgebreid (en niet alleen via nachttreinen). Ik ben van plan dit debat tijdens ons voorzitterschap op Europees niveau te voeren. Dat geldt ook voor het vervoer van goederen over de binnenwateren en met het spoor, dat we op ons continent moeten ontwikkelen. Daarom zal ik bijvoorbeeld ter ondersteuning van de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor pleiten voor meer samenwerking tussen de actoren in de spoorwegen, de infrastructuurbeheerders en ook de spoorwegondernemingen, om het beheer van de rijpaden vlotter en veiliger te maken.

Ten tweede moeten we de mobiliteit van de burger eenvoudiger, toegankelijker en verantwoordelijker maken. Wie vandaag in Europa met de trein heeft proberen te reizen, weet hoe moeilijk het soms is om aansluitingen en tickets te regelen. En dan heb ik het nog niet over de moeilijkheid om trein + vliegtuig te combineren om een eerste of laatste kortereafstandsvlucht binnen Europa te vermijden (single ticketing, bagageafhandeling, terugbetaling in geval van vertraging enz.). Europa moet een wetgevingskader voorstellen dat de exploitanten bindt en een geïntegreerd aanbod (inclusief multimodaal) mogelijk

Dans un autre registre, nous devons améliorer l'échange d'informations concernant, par exemple, les infractions routières. Toujours en matière routière, je plaide pour une révision de la directive permis de conduire afin de favoriser la digitalisation de ces derniers.

Enfin, pour une mobilité de qualité, nous devons assurer de hauts standards sociaux et environnementaux. Les regards se tournent évidemment vers le transport routier de marchandises et le phénomène de dumping social. D'autre part et concrètement, j'ai également déjà pris l'initiative, avec mon homologue français, d'avancer sur la régulation de l'usage des jets privés et sur la question d'une taxe kérosène pour l'aviation (cf. point 3.1.5. de l'accord de gouvernement) au niveau du Conseil. Nous allons faire avancer ces dossiers. Je m'étais auparavant déjà positionné sur l'interdiction des "sauts de puce", toujours en cohérence avec notre accord de gouvernement. J'entends que nous avançons sur la révision du règlement n° 1008/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens, afin d'y inclure une dimension environnementale. Enfin, en matière ferroviaire, je voudrais notamment citer la révision de la directive n° 2007/59 sur les conducteurs de train.

Le programme complet de la présidence belge en matière de transport, partagé avec les Régions, sera rendu public courant 2023, ainsi que les événements associés.

Je terminerai ici en rappelant ma volonté de faire de 2024 l'année européenne du vélo et de la mobilité active et d'enclencher, enfin, une politique cyclable à l'échelle européenne. Le projet dépasse notre seule présidence mais apparaît en totale cohérence. De nombreux pays rejoignent déjà cette proposition et j'espère que cela sera de nature à convaincre la Commission de ce beau projet.

### **b) Assurer la transposition efficace des directives européennes**

Il faut signaler d'abord la directive 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020, modifiant, par son article 2 et pour ce qui concerne mes matières, la directive 2006/22/CE. L'objectif principal de ce texte du Paquet Mobilité européen est d'appliquer enfin les règles du détachement à des opérations de transport, comme le cabotage, et ce afin de lutter contre la concurrence déloyale d'opérateurs provenant d'autres États membres de l'UE dont les standards salariaux sont bien plus bas que dans le pays hôte. La date limite de transposition était le 2 février 2022. Cet article a déjà été transposé par le passé par l'arrêté royal du 8 mai 2007. Ainsi, il n'y avait plus besoin d'une

maakt. Op een ander niveau moeten we de uitwisseling van informatie over bijvoorbeeld verkeersovertredingen verbeteren. Ik vraag nog steeds om een herziening van de Rijbewijsrichtlijn om de digitalisering van rijbewijzen aan te moedigen.

Tot slot moeten we, om een kwaliteitsvolle mobiliteit te bereiken, zorgen voor hoge normen op sociaal en milieuvlak. Uiteraard ligt de nadruk op het goederenvervoer over de weg en op het fenomeen van de sociale dumping. Anderzijds heb ik met mijn Franse collega reeds het initiatief genomen om in de Raad werk te maken van de regulering van het gebruik van privéjets en de kerosinetaks voor de luchtvaart (zie punt 3.1.5. van het regeerakkoord). We zullen ervoor zorgen dat deze dossiers opschieten. Eerder had ik al stelling ingenomen over een verbod op kortafstandsvluchten, in overeenstemming met ons regeerakkoord. Ik reken op vooruitgang in de herziening van Verordening nr. 1008/2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten, om daarin een milieudimensie op te nemen. Wat het spoorwegvervoer betreft ten slotte, wil ik met name wijzen op de herziening van Richtlijn 2007/59/EG inzake machinisten.

Het volledige programma van het Belgische voorzitterschap, gedeeld met de gewesten, op het vlak van vervoer wordt in de loop van 2023 bekendgemaakt, evenals de bijbehorende evenementen.

Tot slot wil ik nogmaals mijn wens benadrukken om van 2024 het Europees jaar van de fiets en de actieve mobiliteit te maken en een fietsbeleid op Europees niveau te ontwikkelen. Het project gaat verder dan ons voorzitterschap en wil volledig coherent zijn. Vele lidstaten sluiten zich reeds bij dit voorstel aan en ik hoop dat dit de Commissie zal overtuigen van dit mooie project.

### **b) Zorgen voor een efficiënte omzetting van de EU-richtlijnen**

Allereerst moet worden gewezen op Richtlijn 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG, via artikel 2, wat mijn bevoegdheden betreft. Het belangrijkste doel van deze tekst van het Europees mobiliteitspakket is om eindelijk de detachingsregels toe te passen op vervoersactiviteiten zoals cabotage, om oneerlijke concurrentie te bestrijden van exploitanten uit andere EU-lidstaten waar de loonnormen veel lager zijn dan in het gastland. De uiterste datum voor de omzetting was 2 februari 2022. Dit artikel werd in het verleden reeds omgezet door het koninklijk besluit van 8 mei 2007. Een bijkomende formele omzetting door de FOD Mobiliteit & Vervoer was

transposition supplémentaire formelle par le SPF Mobilité. Ledit arrêté royal a été notifié en mai 2021.

Par ailleurs, la publication de la loi de transposition est prévue pour le mois de novembre 2022 concernant la directive déléguée 2020/1833 de la Commission du 2 octobre 2020 portant sur le transport de marchandises dangereuses. Compte tenu de la transposition tardive de cette directive sous ma responsabilité et celle du gouvernement bruxellois, la Commission européenne a lancé en juillet 2021 une procédure d'infraction. La publication des textes législatifs avant fin 2022 permettra cependant à la Commission européenne de clôturer la procédure d'infraction.

La directive 2019/882 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services avait une date limite de transposition au 28 juin 2022. La publication de la loi de transposition est prévue pour septembre 2023. En effet, la directive couvre un thème très vaste et transversal. Tant l'administration fédérale que les administrations régionales sont compétentes et sont, de ce fait, impliquées dans sa transposition. Je me dois de vous informer que la Commission européenne a lancé une procédure d'infraction en juillet 2022 contre la Belgique pour avoir manqué le délai de transposition de cette directive.

Enfin, la directive 2022/738 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route a une date limite de transposition au 6 août 2023. Il s'agit d'une compétence mixte. Les administrations fédérales et régionales se concertent sur les initiatives législatives nécessaires pour transposer la directive en question dans les délais impartis.

Dans un même registre, la résorption de l'arriéré en matière de signature et de ratification d'instruments internationaux sera progressivement poursuivie, en particulier en ce qui concerne les accords bilatéraux de transports aériens négociés avec les pays tiers.

### **c) Porter des projets européens bilatéraux**

J'ai détaillé précédemment dans cette note de politique générale les différents dossiers ferroviaires. Nous travaillons activement sur le sujet avec nos voisins, le Grand-Duché du Luxembourg, les Pays-Bas, l'Allemagne et la France pour améliorer les connexions et le service ferroviaires entre nos pays.

dus niet meer nodig. Het genoemde koninklijk besluit is in mei 2021 bekendgemaakt.

Bovendien is de publicatie van de omzettingwet gepland voor november 2022 met betrekking tot de Gedelegeerde Richtlijn 2020/1833 van de Commissie van 2 oktober 2020 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen. Gezien de late omzetting van deze richtlijn onder mijn verantwoordelijkheid en die van de Brusselse regering, heeft de Europese Commissie in juli 2021 een inbreukprocedure ingeleid. Als de wetteksten echter vóór eind 2022 worden gepubliceerd, kan de Europese Commissie de inbreukprocedure afsluiten.

Richtlijn 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor producten en diensten had als uiterste datum voor omzetting 28 juni 2022. De publicatie van de omzettingwet is gepland voor september 2023. De richtlijn bestrijkt immers een zeer breed en transversaal thema. Zowel de federale als de gewestelijke overheden zijn bevoegd en worden dus betrokken bij de omzetting ervan. Ik moet u mededelen dat de Europese Commissie in juli 2022 een inbreukprocedure heeft ingeleid tegen België omdat het de termijn voor de omzetting van deze richtlijn had overschreden.

Ten slotte heeft Richtlijn 2022/738 van het Europees Parlement en de Raad van 6 april 2022 tot wijziging van Richtlijn 2006/1/EG betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg als uiterste datum voor omzetting 6 augustus 2023. Het gaat om een gemengde bevoegdheid. De federale en gewestelijke overheden werken samen aan de wetgevingsinitiatieven die nodig zijn om de betrokken richtlijn binnen de gestelde termijn om te zetten.

In dezelfde geest zal de achterstand bij de ondertekening en bekrachtiging van internationale instrumenten geleidelijk worden weggewerkt, met name wat betreft bilaterale luchtvervoersovereenkomsten met derde landen.

### **c) Uitvoering van bilaterale Europese projecten**

Eerder in deze beleidsnota had ik het over de verschillende spoorwegdossiers. Wij werken actief samen met onze bureaus, het Groothertogdom Luxemburg, Nederland, Duitsland en Frankrijk, om de spoorwegverbindingen en -diensten tussen onze landen te verbeteren.

Je me permets également de rappeler que l'administration fédérale et moi-même participons activement à l'Union Benelux. Plus de soixante ans après la signature du premier traité Benelux, cet accord de coopération intergouvernementale entre la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg reste d'une grande actualité. Les trois pays continueront à travailler en étroite collaboration pour promouvoir la mobilité des citoyen-ne-s et le transport de marchandises au sein du Benelux.

## 8) Gouverner en confiance, cohérence et espérance

Mon action est donc guidée par un fil conducteur: celui de gouverner avec lucidité et méthode, celui de me tourner inlassablement vers l'action. Engager des réformes structurelles, qui touchent le quotidien de tous les Belges, nécessite de travailler en transversalité, dans la collégialité et avec responsabilité. Ce sont ces éléments sur lesquels je souhaite m'arrêter en conclusion de la présente note de politique générale.

### a) Mettre la Mobilité au cœur des plans du gouvernement

La mobilité est au cœur de notre société et constitue un levier pour renforcer la justice sociale et développer une culture démocratique. Mon travail est donc indissociable de l'action collective du gouvernement. Ainsi, je travaille au quotidien en collaboration avec mes collègues ministres et secrétaires d'État. C'est ensemble que nous changerons la mobilité, notre mobilité. J'apporte une attention particulière aux questions d'égalité, notamment pour le genre et l'inclusion, ainsi qu'aux questions relatives à la transition écologique de notre pays.

En 2021, le gouvernement avait adopté le Plan fédéral Gender mainstreaming sous la houlette de la Secrétaire d'État à l'Égalité des genres, à l'Égalité des chances et à la Diversité. Je m'attache à le faire vivre, par exemple sur la thématique du vélo.

Depuis 2022, des mesures concrètes (notamment la formation et la sensibilisation du personnel) pilotées par la SNCB et Infrabel enrichissent désormais le Plan d'Action National contre le Racisme (2021-2024).

Je suis fier également d'annoncer que la mobilité (Infrabel, SNCB, HR Rail) figure depuis 2022 parmi les 133 mesures du Plan fédéral d'action LGBTQI+ 2021-2024: la mobilité ne peut pas être synonyme de préjugés, discriminations et exclusions en raison de l'orientation sexuelle.

Ne laisser personne sur le bord de la voie est une de mes priorités. C'est dans cet esprit que j'ai contribué, au travers de différentes actions, au Plan fédéral de lutte

Ik herinner u er ook aan dat de federale regering en ikzelf actief betrokken zijn bij de Benelux Unie. Meer dan 60 jaar na de ondertekening van het eerste Beneluxverdrag blijft deze intergouvernementele samenwerkingsovereenkomst tussen België, Nederland en Luxemburg zeer actueel. De drie landen zullen nauw blijven samenwerken om de mobiliteit van burgers en het goederenvervoer binnen de Benelux te bevorderen.

## 8) Besturen met vertrouwen, coherentie en hoop

Mijn beleid volgt dus een gemeenschappelijke rode draad: besturen op een heldere, methodische manier en onvermoeibaar tot actie overgaan. Om structurele hervormingen door te voeren, die een impact hebben op het dagelijks leven van alle Belgen, is het noodzakelijk transversaal, collegiaal en verantwoordelijk te werk te gaan. Over deze elementen wil ik het hebben ter afsluiting van deze beleidsnota.

### a) Mobiliteit centraal stellen in de plannen van de regering

Mobiliteit speelt een centrale rol in onze samenleving en is een hefboom voor de versterking van sociale rechtvaardigheid en de ontwikkeling van een democratische samenleving. Mijn werk is daarom onlosmakelijk verbonden met de collectieve actie van de regering. Zo werk ik dagelijks samen met mijn collega-ministers en -staatssecretarissen. Samen zullen we de mobiliteit veranderen, onze mobiliteit. Ik wil in het bijzonder stilstaan bij de gelijkheidsproblematiek, met name gendergelijkheid en inclusie, en bij de ecologische transitie van ons land.

In 2021 heeft de regering onder leiding van de staatssecretaris voor Gendergelijkheid, Gelijke Kansen en Diversiteit het Federaal Plan *Gender mainstreaming* aangenomen. Het is mijn ambitie om dit plan in de praktijk te brengen, bijvoorbeeld rond het thema fietsen.

Sinds 2022 nemen de NMBS en Infrabel concrete maatregelen (waaronder opleiding en bewustmaking van het personeel) in aanvulling op het Nationale Actieplan tegen racisme (2021-2024).

Ik ben er ook trots op dat mobiliteit (Infrabel, NMBS, HR Rail) sinds 2022 deel uitmaakt van de 133 maatregelen van het federaal actieplan 2021-2024 voor een LGBTQI+ friendly België: mobiliteit mag niet synoniem zijn met vooroordelen, discriminatie en uitsluiting op grond van seksuele oriëntatie.

Niemand aan de kant laten staan is een van mijn prioriteiten. In die geest heb ik via verschillende acties bijgedragen aan het federale plan voor de bestrijding



contre la pauvreté. En 2023, je serai particulièrement attentif à la dimension “inégalités en terme de mobilité liées à la précarité financière” dans l’octroi de subsides.

Il faut également continuer à stimuler les améliorations en vue d’une mobilité plus inclusive et plus solidaire, dans le fil des mesures prévues au sein du Plan d’action fédéral handicap. Dans ce cadre et lors d’échanges réguliers, le SPF Mobilité et mon équipe se réunissent avec Unia, avec les acteurs de la société civile et les associations de terrain représentatives des personnes en situation de handicap.

En 2023, je poursuivrai les travaux initiés par le Plan National Énergie Climat (PNEC), ainsi que l’avancement des mesures planifiées pour réduire la dépendance aux énergies fossiles. Mes équipes participeront activement à la mise à jour du plan afin de répondre aux enjeux climatiques et énergétiques actuels, le tout avec une écoute attentive des attentes des parties-prenantes concernées.

Fin 2021, quatre mesures additionnelles en lien avec la mobilité ont été intégrées dans le Plan fédéral pour une économie circulaire (2021-2024). Celles-ci ont notamment pour but de prolonger la durée de vie de certains véhicules tout en répondant aux objectifs climatiques ainsi que d’étudier comment dégager des leviers fédéraux pour développer la filière de réutilisation et de recyclage des batteries des véhicules de motorisation électrique, y compris les vélos et la micromobilité. Mon équipe assure un suivi régulier de l’avancée de ce plan.

Je poursuivrai en 2023 ces apports aux plans transversaux développés par mes collègues du gouvernement.

#### **b) Soutenir le SPF Mobilité et collaborer activement avec lui**

L’administration est garante de la pérennité des politiques publiques. Je mesure chaque jour l’implication et le professionnalisme des équipes du SPF Mobilité.

Afin que le SPF puisse agir sereinement et efficacement, je me suis attaché, depuis le début de la législature, à partager au maximum, en amont, mes projets avec lui et, surtout, à m’appuyer sur son expertise pour agir dans le sens des orientations fixées par mes notes de politique générale successives. La conclusion de plans d’action et de visions à moyen et à long terme (rail, sécurité routière, vélo, etc.) permet, en retour, au SPF Mobilité d’avoir la visibilité indispensable pour me conseiller au mieux, pour mettre en œuvre les mesures adéquates pour rendre effectives les nouvelles législations

van armoede. In 2023 zal ik in het bijzonder aandacht besteden aan de dimensie “ongelijkheden in mobiliteit in verband met financiële onzekerheid” bij de toekenning van subsidies.

We moeten ook verbeteringen blijven stimuleren voor een meer inclusieve en solidaire mobiliteit, in overeenstemming met de maatregelen van het federaal actieplan voor personen met een handicap. In dit verband zijn er regelmatige uitwisselingen en komen de FOD Mobiliteit & Vervoer en mijn team samen met UNIA, actoren uit het middenveld en verenigingen die personen met een handicap vertegenwoordigen.

In 2023 zal ik het werk voortzetten dat in gang werd gezet door het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) en verder werken aan de geplande maatregelen om de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen. Mijn teams zullen actief deelnemen aan het bijwerken van het plan om in te spelen op actuele klimaat- en energievraagstukken, rekening houdend met de verwachtingen van de belanghebbenden.

Eind 2021 werden vier bijkomende mobiliteitsgerelateerde maatregelen opgenomen in het federaal plan voor een circulaire economie (2021-2024). Deze omvatten het verlengen van de levensduur van bepaalde voertuigen, met oog voor de klimaatdoelstellingen, en het onderzoeken hoe de federale hefboom kan worden ingezet om de keten voor hergebruik en recycling van batterijen voor elektrische motorvoertuigen, inclusief fietsen en micromobiliteit, te ontwikkelen. Mijn team volgt regelmatig de voortgang van dit plan.

In 2023 zal ik blijven bijdragen aan de transversale plannen van mijn collega’s in de regering.

#### **b) Ondersteuning van en actief samenwerken met de FOD Mobiliteit**

De overheid staat garant voor de duurzaamheid van het overheidsbeleid. Dagelijks stel ik de betrokkenheid en de professionaliteit vast van de teams van de FOD Mobiliteit.

Opdat de FOD sereen en doeltreffend zou kunnen werken, heb ik er vanaf het begin van de legislatuur naar gestreefd mijn projecten zo vroeg mogelijk met de overheidsdienst te delen en, vooral, op haar expertise te vertrouwen om te handelen volgens de richtsnoeren die in mijn opeenvolgende beleidsnota’s zijn vastgesteld. Omgekeerd werkt de FOD Mobiliteit actieplannen en middellange- en langetermijnvisies uit (spoor, verkeersveiligheid, fiets enzovoort) die haar de nodige zichtbaarheid geven om mij zo goed mogelijk te adviseren, de nodige maatregelen te nemen om de nieuwe wetgeving

et, aussi, pour faire évoluer sa structure en fonction de l'évolution des objectifs.

Car il n'est pas d'organisation immuable. La mobilité est au cœur des mouvements de notre société: télétravail, outils numériques, décarbonation, nouveaux engins de déplacement personnels, etc. Aussi, la dimension stratégique et prospective est à renforcer pour une vision définitivement multimodale et permettre de répondre, demain encore mieux qu'aujourd'hui, aux défis que sont les nôtres.

Je salue à cet égard la (nouvelle) dynamique sur le vélo au sein du SPF, qui s'appuie notamment sur la fonction nouvelle de manager vélo. On peut penser pour demain aux enjeux des véhicules routiers de demain (électriques, autonomes, etc.).

Il y a enfin une question déjà soulevée lors de ma précédente note de politique générale, à savoir celle de la réorganisation de la DGTA (suite à un audit de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne en 2021). Le programme approuvé par le gouvernement se déploie progressivement. Il doit aboutir dans les mois qui viennent. Cette réforme indispensable passe par des moyens humains supplémentaires, une amélioration des outils informatiques, l'élaboration d'une vision et une redéfinition des missions pour mieux accompagner le secteur aérien dans ses évolutions. Je suis attaché à ce que nous disposions d'indicateurs clairs pour mesurer l'efficacité de notre administration, notamment sur la question de la perception des redevances. L'objectif demeure à tendre, à terme, autant que possible, vers l'autofinancement de la DGTA.

### **c) Nourrir les liens de confiance et constructifs avec la Chambre**

Le Parlement, à travers ses deux assemblées, est l'un des poumons de notre démocratie. Au quotidien, je m'applique à la plus grande disponibilité et précision dans mes échanges avec les député-e-s, notamment lors des questions parlementaires. Cette exigence ne sera pas relâchée d'ici la fin de la législature. Et chaque fois que cela sera souhaitable, comme pour la présentation des projets de contrats avec les entreprises ferroviaires, je n'hésiterai pas à venir au-devant des parlementaires pour échanger. À ce propos, les résolutions proposées permettent d'alimenter une réflexion utile. Il en va de même pour les propositions de loi. Mon objectif est de construire les meilleures politiques publiques.

Pour être plus précis, en matière de mobilité, une seule résolution a été adoptée par la session plénière de la Chambre entre le 21 juillet 2021 et le 20 juillet 2022 (et

doeltreffend te maken en om zich structureel te ontwikkelen in functie van de evolutie van de doelstellingen.

Want geen enkele organisatie is immuun voor verandering. Mobiliteit staat centraal in de bewegingen van onze samenleving: telewerk, digitale tools, decarbonisatie, nieuwe persoonlijke voortbewegingstoestellen enzovoort. Daarom moeten we inzetten op de strategische en toekomstgerichte dimensie en een definitief multimodale visie ontwikkelen zodat we morgen nog beter dan vandaag kunnen inspelen op de uitdagingen waarvoor we staan.

In dit opzicht juich ik de (nieuwe) dynamiek rond fietsen binnen de FOD toe, met name dankzij de nieuwe functie van fietsmanager. Daarnaast moeten we nadenken over de uitdagingen van de wegvoertuigen van de toekomst (elektrisch, zelfrijdend enzovoort).

Tot slot is er een kwestie die al in mijn vorige beleidsnota aan de orde is gesteld, namelijk de reorganisatie van de DGLV (na een audit van het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart in 2021). Het door de regering goedgekeurde programma wordt geleidelijk uitgerold. Het zal in de komende maanden worden afgerond. Deze essentiële hervorming vereist extra personele middelen, verbeterde IT-instrumenten, een visie en een herdefiniëring van de taken om de luchtvaartsector beter te ondersteunen in zijn ontwikkeling. Ik wil ervoor zorgen dat wij over duidelijke indicatoren beschikken om de doeltreffendheid van onze administratie te meten, met name wat het innen van heffingen betreft. Het doel blijft om er zoveel mogelijk naar te streven dat de DGLV zichzelf financiert.

### **c) Onderhouden van vertrouwensvolle en constructieve banden met de Kamer**

Het Parlement is met zijn twee assemblees een van de kernen van onze democratie. Dagelijks probeer ik zo beschikbaar en nauwkeurig mogelijk te zijn in mijn omgang met de parlementsleden, waaronder tijdens commissies parlementaire vragen. Dat zal ik blijven doen tot aan het einde van de legislatuur. En wanneer het wenselijk is, zoals voor de presentatie van de ontwerpcontracten met de spoorwegmaatschappijen, zal ik niet aarzelen om met de parlementsleden van gedachten te wisselen. In dit opzicht vormen de voorgestelde resoluties een nuttige basis voor reflectie. Hetzelfde geldt voor de wetsvoorstellen. Het is mijn betrachting om een zo goed mogelijk overheidsbeleid te ontwikkelen.

Meer bepaald op het gebied van mobiliteit heeft de plenaire vergadering van het Parlement tussen 21 juli 2021 en 20 juli 2022 slechts één resolutie

aucune depuis lors), à savoir la résolution n° 1848 sur les véhicules autonomes. J'y ai fait référence sur le fond, à l'instar d'autres résolutions adoptées depuis le début de la 55<sup>e</sup> législature.

Mon avis et celui du SPF Mobilité ont été versés aux travaux de la Commission Mobilité, Entreprises publiques et Institutions fédérales concernant les propositions de résolution sur:

- la mobilité partagée (n° 2138), déjà évoquée;
- le développement des *light and safe cars* (n° 2490);
- les agressions dans les trains (n° 2508), déjà évoquée;
- le remplacement du transport aérien par le transport ferroviaire (n° 2665).

La Chambre a également été destinataire de mon avis et de celui de l'administration concernant les propositions de loi sur:

- la déchéance du droit de conduire pour les conducteurs qui ne respectent pas les conditions relatives au permis de conduire provisoire (n° 0954);
- le soutien au transport international des passagers (n° 1280);
- les passages à niveaux (n° 1880), déjà évoquée;
- le patrimoine ferroviaire (n° 1908);
- l'interdiction de fumer sur les quais (n° 2082), déjà évoquée;
- l'introduction d'un feu de courtoisie pour les volontaires de la protection civile (n° 2110);
- la déchéance du droit de conduire pour les conducteurs récidivistes en matière de consommation de stupéfiants (n° 2136);
- la réglementation des engins de déplacement motorisés (n° 2354);
- ainsi que la proposition de loi visant à actualiser le signal d'interdiction C23 (n° 2560), déjà évoquée.

aangenomen (en sindsdien geen enkele meer), namelijk resolutie nr. 1848 over geautomatiseerde voertuigen. Ik heb er inhoudelijk naar verwezen, evenals naar andere resoluties die sinds het begin van de 55<sup>e</sup> legislatuur zijn aangenomen.

Mijn advies en dat van de FOD Mobiliteit & Vervoer werden opgenomen in de werkzaamheden van de Commissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen over de volgende ontwerp-resoluties:

- de reeds vermelde resolutie nr. 2138 over gedeelde mobiliteit;
- resolutie nr. 2490 over de ontwikkeling van *light and safe cars*;
- de reeds vermelde resolutie nr. 2508 over agressie op treinen;
- resolutie nr. 2665 betreffende de vervanging van luchtvervoer door spoorvervoer.

De Kamer heeft ook mijn advies en dat van de administratie ontvangen over de volgende wetsvoorstellen:

- wetsvoorstel nr. 0954 betreffende de intrekking van het rijbewijs van bestuurders die de voorwaarden van het voorlopig rijbewijs niet naleven;
- wetsvoorstel nr. 1280 betreffende steun voor het internationaal personenvervoer;
- het reeds vermelde wetsvoorstel nr. 1880 betreffende de overwegen;
- wetsvoorstel nr. 1908 betreffende het spoorweg-erfgoed;
- het reeds vermelde wetsvoorstel nr. 2082 over het rookverbod op de perrons;
- wetsvoorstel nr. 2110 betreffende de invoering van een hoffelijkheidslicht voor vrijwilligers van de civiele bescherming;
- wetsvoorstel nr. 2136 betreffende de intrekking van het rijbewijs van recidivisten in verband met drugsgebruik;
- wetsvoorstel nr. 2354 betreffende de reglementering van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen;
- het reeds vermelde wetsvoorstel nr. 2560, bedoeld om het verbodsbord C23 te actualiseren.

#### **d) Cultiver les liens avec toutes les parties prenantes et les citoyen-ne-s**

Des acteurs de la logistique aux a.s.b.l. pro-vélo, des navetteurs ferroviaires du quotidien au secteur de l'aéronautique, je m'attache à rencontrer, écouter et co-construire avec toutes les parties prenantes. À de nombreuses reprises, j'ai retracé dans cette note de politique générale, dans les projets qui sont les miens, ces liens concrets tissés, ces temps de dialogue indispensables pour une action la plus juste et la plus efficace possible.

Notre gouvernement porte l'ambition d'*"un enrichissement de notre démocratie représentative via une participation plus directe des citoyens dans le processus de décision politique."* C'est dans cet état d'esprit que vit, par exemple, la Plateforme de concertation à propos du survol de Bruxelles.

L'exercice est parfois exigeant. Il est toujours intéressant. Il contribue, humblement mais avec détermination, à combler le fossé creusé ou ressenti entre les citoyen-ne-s et leurs mandataires, entre les citoyen-ne-s et leurs administrations. Homme de dialogue, je resterai attaché jusqu'à la fin de la législature à ce que mes collaborateurs-ice-s soient forcés de proposition et disponibles pour cultiver ces liens.

#### **e) Mesurer notre action à l'aune des Objectifs de Développement Durable**

J'ai souligné en introduction mon attention à cette démarche. S'il n'est jamais cité en tant que tel dans cette note de politique générale, l'ODD n° 13 concernant la lutte contre le changement climatique est évidemment transversal et systématique dans toutes les actions que j'enclenche. Il en va de même pour l'ODD n° 10 sur la réduction des inégalités. Urgence climatique et justice sociale sont ma boussole.

De manière plus précise, l'analyse exhaustive de mes projets a permis d'identifier qu'ils contribuent aux ODD et aux cibles suivants (intitulés complets):

- 3 – Bonne santé et bien-être:
  - o 3.6 – D'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route.
  - o 3.9 – D'ici à 2030, réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses et à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol.

#### **d) Versterken van de banden met alle belanghebbenden en met de burgers**

Ik streef ernaar om alle belanghebbenden te ontmoeten, naar hen te luisteren en constructief met hen samen te werken, van logistieke spelers tot fietsersbonden, van dagelijkse treinforenzen tot de luchtvaartsector. In deze Algemene Beleidsnota heb ik in verband met mijn projecten herhaaldelijk gewezen op de concrete banden die zijn gesmeed en op de onmisbare dialoog met alle spelers, essentieel om zo billijk en doeltreffend mogelijk te kunnen vooruitgaan.

Onze regering heeft de ambitie om *"onze representatieve democratie te verrijken door een meer directe participatie van burgers in het politieke besluitvormingsproces"*. In dat kader is bijvoorbeeld het Overlegplatform over het overvliegen van Brussel in het leven geroepen.

Het is soms een moeilijke oefening. Maar het is altijd een interessante oefening. Zij draagt op bescheiden maar vastberaden wijze bij tot het overbruggen van de kloof tussen de burgers en hun vertegenwoordigers, tussen de burgers en hun overheden. Als man van dialoog zal ik me tot het einde van de legislatuur blijven inzetten om ervoor te zorgen dat mijn medewerkers proactief mee ijveren voor het versterken van deze banden.

#### **e) Onze acties meten ten opzichte van de Duurzame Ontwikkelingsdoelen**

In de inleiding heb ik het belang van deze aanpak benadrukt. Hoewel ze in deze beleidsnota nooit als zodanig wordt genoemd, is doelstelling 13 van de SDG's over de bestrijding van de klimaatverandering duidelijk transversaal en systematisch aanwezig in alle acties die ik onderneem. Hetzelfde geldt voor SDG 10 over het terugdringen van ongelijkheden. De klimaatproblematiek en de strijd voor sociale rechtvaardigheid zijn mijn kompas.

Meer specifiek is uit de uitgebreide analyse van mijn projecten gebleken dat zij bijdragen aan de volgende SDG's en doelstellingen (volledige titels):

- 3 – Goede gezondheid en welzijn:
  - o 3.6 – Tegen 2020 het aantal doden en gewonden in het verkeer wereldwijd halveren.
  - o 3.9 – Tegen 2030 in aanzienlijke mate het aantal sterfgevallen en ziekten verminderen als gevolg van gevaarlijke chemicaliën en de vervuiling en besmetting van lucht, water en bodem.

- 5 – Egalité entre les sexes
- 7 – Énergie propre et d'un coût durable:
  - o 7.2 – D'ici à 2030, accroître nettement la part de l'énergie renouvelable dans le bouquet énergétique mondial.
- 8 – Travail décent et croissance économique:
  - o 8.8 – Défendre les droits des travailleurs, promouvoir la sécurité sur le lieu de travail et assurer la protection de tous les travailleurs, y compris les migrants, en particulier les femmes, et ceux qui ont un emploi précaire.
- 9 – Industrie, innovation et infrastructure:
  - o 9.1 – Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en mettant l'accent sur un accès universel, à un coût abordable et dans des conditions d'équité.
- 10 – Inégalités réduites
- 11 – Ville et communautés durables:
  - o 11.2 – D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.
- 12 – Consommation et productions responsables:
  - o 12.5 – D'ici à 2030, réduire considérablement la production de déchets par la prévention, la réduction, le recyclage et la réutilisation.
  - o 12.7 – Promouvoir des pratiques durables dans le cadre de la passation des marchés publics, conformément aux politiques et priorités nationales.
- 13 – Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques
- 15 – Vie terrestre:
  - o 15.5 – Prendre d'urgence des mesures énergiques pour réduire la dégradation du milieu naturel, mettre un terme à l'appauvrissement de la biodiversité et, d'ici

- 5 – Gendergelijkheid
- 7 – Betaalbare en duurzame energie:
  - o 7.2 – Tegen 2030 in aanzienlijke mate het aandeel hernieuwbare energie in de globale energiemix verhogen.
- 8 – Waardig werk en economische groei:
  - o 8.8 -De arbeidsrechten beschermen en veilige en gezonde werkomgevingen bevorderen voor alle werknemers, met inbegrip van migrantenarbeiders, in het bijzonder vrouwelijke migranten, en zij die zich in precare werkomstandigheden bevinden.
- 9 – Industrie, innovatie en infrastructuur:
  - o 9.1 – Ontwikkelen van kwalitatieve, betrouwbare, duurzame en veerkrachtige infrastructuur, met inbegrip van regionale en grensoverschrijdende infrastructuur, ter ondersteuning van de economische ontwikkeling en het menselijk welzijn, met klemtoon op een betaalbare en billijke toegang voor iedereen.
- 10 – Ongelijkheid verminderen
- 11 – Duurzame steden en gemeenschappen:
  - o 11.2 – Tegen 2030 toegang voorzien tot veilige, betaalbare, toegankelijke en duurzame vervoerssystemen voor iedereen, waarbij de verkeersveiligheid verbeterd wordt, met name door het openbaar vervoer uit te breiden, met aandacht voor de behoeften van mensen in kwetsbare situaties, vrouwen, kinderen, personen met een handicap en ouderen.
- 12 – Verantwoorde consumptie en productie:
  - o 12.5 – Tegen 2030 de afvalproductie aanzienlijk beperken via preventie, vermindering, recyclage en hergebruik.
  - o 12.7 – Duurzame praktijken bij overheidsopdrachten bevorderen in overeenstemming met nationale beleidslijnen en prioriteiten.
- 13 – Klimaatactie
- 15 – Leven op het land:
  - o 15.5 – Dringende en doortastende actie ondernemen om de aftakeling in te perken van natuurlijke leefgebieden, het verlies van biodiversiteit een halt toe te roepen

à 2020, protéger les espèces menacées et prévenir leur extinction.

- 16 – Paix, justice et institutions efficaces:

- o 16.1 – Réduire nettement, partout dans le monde, toutes les formes de violence et les taux de mortalité qui y sont associés.

- o 16.6 – Mettre en place des institutions efficaces, responsables et transparentes à tous les niveaux.

- o 16.7 – Faire en sorte que le dynamisme, l'ouverture, la participation et la représentation à tous les niveaux caractérisent la prise de décisions.

\*  
\* \*

Depuis son entrée en fonction, l'action de notre gouvernement est influencée par des crises à la violence et aux conséquences inouïes pour nos concitoyen-ne-s. Avec responsabilité, nous mobilisons différents leviers pour faire bouclier. Et, à l'instar d'autres pays ou de l'Union européenne, nous transformons cette épreuve en opportunité pour prendre définitivement le virage de la transition écologique. La seule viable pour assurer un avenir meilleur aux plus fragiles, à nos enfants et à notre pays.

À mon niveau, grâce à la mobilité, nous allons de l'avant. Pas après pas. Tour de pédale après tour de pédale. Station après station. Avec espoir et conviction. Et sans ménager nos efforts!

*Le ministre de la Mobilité,*

Georges GILKINET

en, tegen 2020, de met uitsterven bedreigde soorten te beschermen en hun uitsterven te voorkomen.

- 16 – Vrede, veiligheid en sterke openbare diensten:

- o 16.1 – Alle vormen van geweld en de daaraan gekoppelde sterftcijfers wereldwijd aanzienlijk terugschroeven.

- o 16.6 – Doeltreffende, verantwoordelijke en transparante instellingen ontwikkelen op alle niveaus.

- o 16.7 – Ontvankelijke, inclusieve, participatieve en representatieve besluitvorming op alle niveaus garanderen.

\*  
\* \*

Sinds haar aantreden wordt het beleid van onze regering beïnvloed door crises met ongenadige impact op onze burgers. We nemen onze verantwoordelijkheid op en zetten verschillende hefboomen in om bescherming te bieden. En net als andere landen en de Europese Unie proberen we deze beproeving om te buigen in een opportuniteit om eindelijk werk te maken van de ecologische transitie. Dat is de enige manier om een betere toekomst te garanderen voor de meest kwetsbaren, voor onze kinderen en voor ons land.

Op mijn niveau gaan we dankzij de mobiliteit vooruit. Stap voor stap. Pedaaltrap na pedaaltrap. Station na station. Hoopvol en met overtuiging, zonder onze inspanningen te sparen!

*De minister van Mobiliteit,*

Georges GILKINET