

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 oktober 2000

**ONTWERP VAN ALGEMENE
UITGAVENBEGROTING**
voor het begrotingsjaar 2001

BELEIDSNOTA
van het ministerie van Verkeer
en infrastructuur (33)
voor het begrotingsjaar 2001 (*)

(*) Overeenkomstig artikel 79, nr 1, van het Reglement van de Kamer van volksvertegenwoordigers heeft de minister van Mobiliteit en Vervoer de beleidsnota van haar departement overgezonden.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 octobre 2000

**PROJET DE BUDGET GÉNÉRAL
DES DÉPENSES**
pour l'année budgétaire 2001

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE
du ministère des Communications
et de l'Infrastructure (33)
pour l'année budgétaire 2001 (*)

(*) Conformément à l'article 79, n° 1, du Règlement de la Chambre des représentants, la ministre de la Mobilité et des Transports a transmis la note de politique générale e son département respectif.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000 :	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer	DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA	: Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	: Questions et Réponses écrites
HA	: Handelingen (Integraal Verslag)	HA	: Annales (Compte Rendu Intégral)
BV	: Beknopt Verslag	CRA	: Compte Rendu Analytique
PLEN	: Plenum	PLEN	: Séance plénière
COM	: Commissievergadering	COM	: Réunion de commission

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>		<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	
<i>Bestellingen :</i>		<i>Commandes :</i>	
Natieplein 2		Place de la Nation 2	
1008 Brussel		1008 Bruxelles	
Tel. : 02/ 549 81 60		Tél. : 02/ 549 81 60	
Fax : 02/549 82 74		Fax : 02/549 82 74	
www.deKamer.be		www.laChambre.be	
e-mail : alg.zaken@deKamer.be		e-mail : aff.generales@laChambre.be	

1. Inleiding

Zich verplaatsen, zaken vervoeren en zich naar verschillende plaatsen van het grondgebied begeven vormen zelden een doel op zich. Het personen- en goederenvervoer vormen een afgeleide actie, een middel dat het mogelijk maakt te voldoen aan sociale, economische en culturele behoeften van individuele of collectieve aard.

Een globaal mobiliteitsbeleid beoogt niet enkel deze verplaatsings- en vervoermiddelen te gebruiken in het kader van een duurzame ontwikkeling, maar wil er tevens voor zorgen dat de hieruit voortvloeiende evolutie van behoeften en vraag niet tot impasses leidt.

2. De missie van het departement

Het beleid van het departement is gebaseerd op de volgende zeven principes :

- Zorgen voor een vlotte afwikkeling van alle verkeer op een zo veilig en geïntegreerd mogelijke wijze.

- Bevorderen van een verantwoorde en duurzame mobiliteit van goederen en personen.

- Stimuleren van een milieuvriendelijk vervoer.

- Voeren van een helder en kansenscheppend beleid.

- Bevorderen van een gezonde mededinging.

- Meewerken aan de verdediging van de rechtmatige belangen van de Belgische economie en industrie.

- Bieden van een efficiënte en effectieve dienstverlening aan de bevolking.

Deze pijlers vormen de algemene leidraad voor het beleid. Op basis van de actuele uitdagingen worden deze principes vervolgens in concrete acties omgezet.

3. De uitdagingen

3.1. De milieu-uitdaging en de externe kosten

Vele mensen hebben in hun onmiddellijke omgeving last van lawaaihinder, lucht- en waterverontreiniging of krijgen met verkeersongevallen af te rekenen. Het energieverbruik neemt toe en de ruimte wordt steeds schaarser. Het aandeel van het vervoer in deze milieu-onvriendelijke aantastingen neemt steeds toe. Vooral het weg- en luchtverkeer zijn hiervoor verantwoordelijk.

De milieu-uitdaging bestaat erin deze hinder terug te dringen en meer algemeen een verborgen ecologische, sociale en economische schuld ten gevolge van een niet duurzaam beheer te voorkomen. Het recht van de volgende generaties op een kwalitatief hoogstaande leefomgeving moet worden gevrijwaard en elke aantasting van het leven op aarde moet worden tegengegaan.

1. Introduction

Se déplacer, transporter, accéder à différents lieux du territoire constituent rarement une fin en soi. Le déplacement des personnes et le transport des marchandises constituent une action dérivée, un moyen permettant de satisfaire des besoins sociaux, économiques et culturels, qu'ils soient individuels ou collectifs.

Une politique globale de mobilité vise non seulement à mettre en œuvre ces moyens de déplacement et de transport dans l'optique du développement durable mais également à agir en amont pour que l'évolution des besoins et de la demande qui en résulte ne mène pas à des impasses.

2. La mission du département

La politique du département s'appuie sur les sept principes suivants :

- Veiller à la fluidité de tous les trafics et à ce qu'ils se déroulent de la manière la plus sûre et intégrée possible.

- Promouvoir une mobilité motivée et durable des marchandises et des personnes.

- Stimuler le transport écophile.

- Mener une politique claire et génératrice d'opportunités.

- Promouvoir une saine concurrence.

- Contribuer à la défense des intérêts légitimes de l'économie et de l'industrie belge.

- Fournir à la population un service efficace et effectif.

Ces piliers constituent les lignes de force de notre politique. Sur la base des défis actuels, ces principes seront ensuite transposés en actions concrètes.

3. Les défis

3.1. Le défi environnemental et des coûts externes

Bon nombre de personnes subissent les agressions proches que sont le bruit, la pollution de l'air et de l'eau, les accidents de la route. La consommation d'énergie et d'espace est en augmentation. Les transports interviennent pour une part large et croissante dans ces atteintes et ce sont principalement la route et le trafic aérien qui en sont à la base.

Le défi environnemental consiste à réduire ces nuisances et plus globalement à prévenir la dette écologique, sociale et économique cachée dans une gestion non durable. Il faut s'attaquer à ce qui porte atteinte à la vie sur terre et lutter pour le droit des générations futures à un environnement de qualité.

Zelfs indien de technische vooruitgang het mogelijk maakt de weerslag van de verschillende vervoermiddelen op het leefmilieu te verminderen, moet noodzakelijkerwijs worden gezocht naar een vermindering van de groei van het aandeel van gemotoriseerde verplaatsingen, en moeten de meest aanvaardbare vervoerswijzen van duurzame ontwikkeling worden gepromoot.

De door België aangegane verbintenissen in Rio in 1992 en in Kyoto in 1997 inzake de strijd tegen het broeikas-effect vormen de essentiële elementen om de milieu-uitdaging binnen de vervoerssector te lijf te gaan.

3.2. *De maatschappelijke en menselijke uitdaging*

Ongeacht de leeftijd en de sociale status van de burgers moet de Staat eveneens de uitdaging aangaan om ervoor te zorgen dat eenieder zich kan verplaatsen naar zijn werkplaats, naar bepaalde diensten en inrichtingen, naar recreatiedomeinen en ontmoetingsplaatsen, om te voorkomen dat mensen in een sociaal isolement terechtkomen of zich in de maatschappij uitgesloten voelen. Hiertoe moet de hele bevolking over een degelijk georganiseerd en doeltreffend openbaar vervoer kunnen beschikken, tegen een aanvaardbare prijs.

Overigens verdient de arbeidsintensieve vervoerssector, in overleg met de representatieve organisaties, speciale aandacht met betrekking tot de naleving van de rechten van de werknemers van de vervoerssector en met betrekking tot de verbetering van hun arbeidsvoorwaarden. De verkeersonveiligheid zorgt binnen de gezinnen voor tal van menselijke drama's, zodat de Staat en de burgers er gezamenlijk wat behoren aan te doen. In dit opzicht is de toestand in België ten opzichte van de buurlanden voor verbetering vatbaar, en kan er nog heel wat vooruitgang worden geboekt.

3.3. *De economische en op doeltreffendheid gerichte uitdaging en de budgettaire uitdaging*

Al is het vervoer geen doel op zich, toch vormt het een volwaardige economische bedrijvigheid waarvan de weerslag op de economie niet te verwaarlozen valt. Het concurrentievermogen van het land hangt inzonderheid af van de doeltreffendheid en de goede organisatie van de vervoerssystemen.

Onlangs de talloze mogelijkheden van tegenwoordig om zich te verplaatsen zijn de fileproblemen voor het personen- en goederenvervoer, het gebrek aan comfort bij bepaalde verplaatsingen en zelfs de plaatselijke beperkingen inzake toegankelijkheid een trieste realiteit, waarvan de economische, stedenbouwkundige en sociale gevolgen voor de gemeenschap, de ondernemingen en de burgers steeds minder draaglijk worden.

Enige staatstussenkomst is daarom noodzakelijk om de verschillende vormen van de vraag naar vervoer te

Même si les progrès techniques permettent de réduire l'impact sur l'environnement des divers moyens de transport, il est indispensable de chercher à réduire la croissance du volume des déplacements motorisés et de favoriser les modes de transport les plus respectueux du développement durable.

Les engagements pris par la Belgique à Rio en 1992 et à Kyoto en 1997 en matière de lutte contre l'effet de serre constituent des éléments essentiels pour relever le défi environnemental auquel est confronté le secteur.

3.2. *Le défi social et humain*

Permettre à chacun, quel que soit son âge et sa condition sociale, de se déplacer pour accéder aux lieux de travail, aux services et aux équipements, aux loisirs et aux rencontres, constitue également un défi que l'État se doit de relever pour éviter l'exclusion et la ségrégation sociale, en mettant à la disposition de toute la population des services de transport public, bien organisés, efficaces et dont le prix ne soit pas dissuasif.

Par ailleurs, le secteur des transports étant caractérisé par une forte intensité en main d'œuvre, il faudra également, en concertation avec les organisations représentatives, accorder une attention spécifique au respect des droits des travailleurs du secteur et à l'amélioration de leurs conditions de travail. L'insécurité routière représente pour les familles autant de drames humains que l'État et les citoyens se doivent de prévenir. À cet égard, la situation de la Belgique par rapport à ses voisins indique que des progrès importants peuvent et doivent encore être réalisés.

3.3. *Le défi économique et d'efficacité et le défi budgétaire*

Même si le transport n'est pas une fin en soi, il constitue un secteur économique à part entière, dont l'impact sur l'économie n'est pas négligeable. La position concurrentielle du pays dépend notamment de l'efficacité et de la bonne organisation des systèmes de transport.

Malgré que les possibilités de se déplacer n'aient jamais été aussi nombreuses qu'aujourd'hui, les encombrements qui touchent tant le transport des personnes que celui des biens, l'inconfort de certains déplacements et même des réductions localisées d'accessibilité sont des réalités tangibles, dont les conséquences économiques, urbanistiques et sociales sont de moins en moins supportables par la collectivité, par les entreprises et par les citoyens.

L'intervention de l'État est donc indispensable pour arbitrer les différentes expressions de la demande de

sturen naar de voor de hele maatschappij meest doeltreffende vervoerswijzen.

De vervoersuitgaven nemen in het budget van de gezinnen, van de ondernemingen en van de Staat een steeds grotere plaats in. De beheersing van deze budgetten lijkt een absolute noodzaak. De toewijzing van beschikbare budgettaire middelen voor de vervoerswijzen die het meest passen in een duurzame ontwikkeling vormt eveneens een prioriteit.

In dezelfde geest moet het beheer van de vraag naar mobiliteit op grond van de analyse van de behoeften primeren ten opzichte van de ontwikkeling van de infrastructuur.

3.4. *De uitdaging tot overleg*

Een duurzaam mobiliteitsbeleid zal des te doeltreffender zijn, wanneer het de goedkeuring van de burgers en van de verschillende maatschappelijke actoren wegdraagt.

De adviezen van de gebruikers (inzonderheid die van de zwakste weggebruikers zoals de voetgangers, de fietsers, en de personen met beperkte mobiliteit), van de vakorganisaties en beroepsfederaties en van de maatschappij als dusdanig, moeten in overweging worden genomen om de opmaak en de tenuitvoerlegging van het gevoerde beleid te kunnen oriënteren. De bevolking moet haar zeg krijgen zowel over de infrastructuurgebonden milieuhinder als over de algemene werking van de verschillende vervoerswijzen, alsmede over de maatschappelijke inzet van de mobiliteit.

Het aankleven van een duurzaam mobiliteitsbeleid gebeurt ook via de voorlichting en de opvoeding.

Parallel met de acties en impulsen van de overheid, is het belangrijk dat de burger die afhankelijk van het moment voetganger, gebruiker van openbaar vervoer, automobilist of fietser kan zijn, een mobiliteitskeuze maakt en aldus zijn verplaatsingen dermate organiseert dat ze een zo positief mogelijke weerslag hebben op ons leefmilieu, onze gezondheid en onze economie

3.5. *De uitdaging tot integratie van het federale en regionale beleid*

Er bestaat een wisselwerking tussen het mobiliteitsbeleid en de talloze andere beleidsopties. Het is dus belangrijk deze verschillende beleidsopties te coördineren, terwijl men deze wisselwerking steeds voor ogen houdt. Hetzelfde geldt voor verscheidene concrete maatregelen die onder de bevoegdheid van andere ministeries vallen : zo kunnen bijvoorbeeld als noodzakelijke actoren voor aspecten als controle en fiscaliteit Binnenlandse Zaken, Financiën en Justitie worden geciteerd.

Bovendien behoren in het federale België niet alle bevoegdheden die het mogelijk maken op de mobiliteit in te werken, tot de bevoegdheid van de federale Staat.

déplacement en faveur des modes les plus efficaces pour l'ensemble de la société.

Les transports occupent une place croissante dans le budget des ménages, des entreprises et de l'État. La maîtrise de ces budgets apparaît comme une nécessité. L'affectation des ressources budgétaires disponibles aux modes de transport les plus respectueux d'un développement durable constitue également une priorité.

Dans le même esprit, la gestion de la demande de mobilité basée sur l'analyse des besoins doit primer par rapport au développement a priori des infrastructures.

3.4. *Le défi de la concertation*

Une politique de mobilité durable sera d'autant plus efficace qu'elle rencontrera l'adhésion des citoyens et des différents acteurs de la société.

Les avis des usagers (en particulier celui des usagers les plus faibles comme les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite), des organisations syndicales et professionnelles et de la société civile, devront être pris en considération pour orienter la définition et la mise en œuvre des politiques menées. La population doit pouvoir intervenir tant par rapport aux nuisances liées à la création d'infrastructures qu'au fonctionnement général des différents modes de transport et aux enjeux sociétaux de la mobilité.

L'adhésion à la politique de mobilité durable passe également par l'information et l'éducation.

Parallèlement aux actions et incitants des pouvoirs publics, il importe que le citoyen, qui peut être tour à tour piéton, usager des transports en commun, automobiliste ou cycliste, décide de faire ce choix de mobilité en organisant ses déplacements de manière à influencer le plus positivement possible sur notre environnement, notre santé et notre économie

3.5. *Le défi de l'intégration des politiques fédérales et régionales*

La politique de la mobilité interagit avec de nombreuses autres politiques. Il est donc important de coordonner ces différentes politiques en ayant à l'esprit cet effet interactif. De même, plusieurs mesures concrètes relèvent d'autres compétences: intérieur, finances, justice, peuvent être cités par exemple comme acteurs indispensables pour les aspects de contrôle et de fiscalité.

Par ailleurs, dans la Belgique fédérale, toutes les compétences qui permettent d'agir sur la mobilité ne relèvent pas de l'État fédéral. Les régions ont, en effet,

De gewesten hebben immers bij de tenuitvoerlegging van een dit beleid een grote rol te spelen. Niet alleen binnen de federale regering, maar tevens met de gewesten is coördinatie dus een absolute noodzaak.

Een geïntegreerd beleid maakt het overigens noodzakelijk dat perspectieven en doelstellingen op lange termijn worden gedefinieerd. Dat maakt het voor elk van deze actoren mogelijk, een globale en gemeenschappelijke visie inzake duurzame mobiliteit te ontwikkelen en om in het licht van de voorgestelde doelstellingen de resultaten te evalueren.

3.6. De Europese en internationale uitdaging

De centrale ligging van België binnen Europa, waardoor het als een soort draaischijf fungeert, maakt het noodzakelijk dat een duurzaam mobiliteitsbeleid een succes wordt. Niet alleen de geloofwaardigheid van België, maar ook de doeltreffendheid van dit beleid op Europese schaal staat hier op het spel.

Europa speelt immers een essentiële rol bij de coördinatie van het vervoerbeleid dat zich steeds minder beperkt tot de binnengrenzen van de lidstaten. Bepaalde vraagstukken, inzonderheid de interoperabiliteit van het spoor, het beheer van het luchtverkeer of de promotie van de Trans-Europese netten, kunnen slechts passende antwoorden krijgen, indien ze op Europees vlak worden gecoördineerd.

Overigens moet de evolutie van de Europese context, wat de liberalisering van de vervoerssector en de invoering van de CO₂-belasting betreft, in overweging worden genomen.

Anderzijds overschrijden bepaalde van deze vraagstukken het Europees kader en moeten zij in een internationaal initiatief worden opgenomen, inzonderheid in het kader van de ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie), die in september 2001 een conferentie organiseert.

Ten slotte moet het voorzitterschap van de Europese Unie, dat België in 2001 te beurt valt, worden beschouwd als een bepalende factor voor de te voeren koers in de komende maanden.

4. De tien actielijnen van het mobiliteits- en vervoersbeleid

4.1. Een groter marktaandeel voor het openbaar vervoer te verwerven

De verbetering zal hoofdzakelijk verwezenlijkt worden door de ontwikkeling van het GEN (Gewestelijk Express Net) in en om Brussel, door het weer op gang brengen van de lokale treinverbindingen, door de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening van de NMBS en door de integratie van de openbaarvervoersactiviteiten ten behoeve van de cliënteel.

un grand rôle à jouer dans la mise en œuvre d'une telle politique. La coordination s'impose donc non seulement au sein du Gouvernement fédéral mais également avec les régions.

Une politique intégrée nécessite d'ailleurs que l'on définisse des perspectives et des objectifs à long terme en vue de permettre à chacun des acteurs d'avoir une vision globale commune en matière de mobilité durable et d'évaluer les résultats à la lumière des objectifs fixés.

3.6. Le défi européen et international

La place centrale de la Belgique en Europe, impliquant une fonction de plaque tournante, y rend indispensable la réussite de la politique de mobilité durable. Il en va non seulement de la crédibilité de la Belgique mais aussi de l'efficacité d'une telle politique à l'échelle européenne.

L'Europe joue en effet un rôle essentiel de coordination des politiques de transport, qui se limitent de moins en moins aux frontières internes des États membres. Certaines questions, notamment l'interopérabilité du rail, la gestion du trafic aérien ou la promotion des réseaux transeuropéens, ne peuvent recevoir des réponses adéquates que si elles sont coordonnées au niveau européen.

Par ailleurs, l'évolution du contexte européen, en ce qui concerne la libéralisation du secteur et la mise en œuvre de la taxe CO₂, devra être prise en considération.

D'autre part, certaines de ces questions dépassent le cadre européen et devront s'inscrire dans une action internationale, notamment dans le cadre de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale), dont la conférence se déroulera en septembre 2001.

Enfin, la présidence de l'Union qu'occupera la Belgique en 2001, devra être considérée comme un élément déterminant au cours des prochains mois.

4. Les 10 lignes d'action de la politique de mobilité et des transports

4.1. Gagner des parts de marché pour le transport public

L'amélioration passera essentiellement par le développement du RER (Réseau Express Régional) à et autour de Bruxelles, par le redéploiement des relations ferroviaires locales, par l'amélioration de la qualité des prestations de la SNCB et par l'intégration des prestations de transport public pour la clientèle.

4.2. *Meer veiligheid op de weg*

De uitwerking van een veiligheidsplan voor het wegverkeer en de goedkeuring van de hieruit voortvloeiende reglementering vormen de twee essentiële werktuigen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

4.3. *Een betere organisatie van de verplaatsingen*

Er worden steeds meer vervoersplannen voor punctueel georganiseerde, grootschalige gebeurtenissen uitgewerkt. Voor de bedrijven en andere organisaties die verplaatsingen genereren, zullen op meer permanente basis mobiliteitsbeheersplannen worden uitgewerkt. Regelmatige sensibilisatieacties in verband met duurzame mobiliteit zijn eveneens onmisbare schakels om te komen tot een betere organisatie van de verplaatsingen. De ontwikkeling van telewerk zou hier eveneens kunnen toe bijdragen.

4.4. *Bevordering van het goederenvervoer per spoor en over de waterwegen*

De bevordering van deze twee vervoerswijzen vormt een prioriteit. Er zullen acties worden gevoerd, opdat men sneller beroep zou doen op het vervoer per spoor en over de waterweg (binnenvaart en zeevaart). In dit kader zullen specifieke acties worden gevoerd om het gecombineerd vervoer te intensiveren.

4.5. *Beheersing van de groei en de geluidshinder van het luchtverkeer*

De verdere uitvoering van de beslissing van de Ministerraad van 11 februari 2000 met betrekking tot de problematiek van de nationale luchthaven zal het mogelijk maken meer vat te krijgen op het luchtverkeer.

4.6. *Bevordering van het rationeel gebruik van het wegvervoer door fiscale impulsen*

Het gaat erom, in samenwerking met het ministerie van Financiën, fiscale impulsen uit te werken, opdat naar meer milieuvriendelijke vervoerswijzen zou worden teruggerepen, en door het aanrekenen van de externe kosten, een rationeel gebruik van de weg zou worden bevorderd.

4.7. *Waarborg voor een coherent beleid*

De samenwerking tussen de federale ministeries, en het overleg en de coördinatie met de gewestelijke actoren moeten worden aangescherpt.

4.2. *Sécuriser la route*

La mise sur pied du plan de sécurité routière et l'adaptation de la réglementation qui en découlera, constitueront les deux outils essentiels pour améliorer la sécurité routière.

4.3. *Mieux organiser les déplacements*

Des plans de déplacements continueront à être développés pour les grands événements ponctuels. Pour les entreprises et autres entités qui génèrent des déplacements, des plans de gestion de mobilité seront mis en œuvre de manière plus permanente. Des actions régulières de sensibilisation à la mobilité durable constitueront également des jalons indispensables pour une meilleure organisation des déplacements. Le développement du télétravail pourra également y contribuer.

4.4. *Promouvoir le transport de marchandises par rail et voie d'eau*

La promotion de ces deux modes constitue une priorité. Des actions seront menées pour augmenter le recours au chemin de fer et à la voie d'eau (fluviale et maritime). Dans ce cadre des actions spécifiques seront menées pour renforcer le transport combiné.

4.5. *Maîtriser la croissance et les nuisances du trafic aérien*

La poursuite de la mise en œuvre de la décision du Conseil des Ministres du 11 février 2000, relative à la problématique de l'aéroport national devra permettre de concrétiser une plus grande maîtrise du trafic aérien.

4.6. *Promouvoir l'utilisation rationnelle de la route par des incitants fiscaux*

Il s'agira de mettre au point, en collaboration avec les Finances, des incitants fiscaux pour encourager le recours aux modes respectueux de l'environnement et promouvoir l'utilisation rationnelle de la route, en internalisant les coûts externes.

4.7. *Assurer la cohérence des politiques*

Les synergies entre départements fédéraux de même que la concertation et la coordination avec les acteurs régionaux devront être renforcées.

4.8. *Terugdringing van de negatieve weerslag van het vervoer op het leefmilieu*

Naast het streven naar een groter marktaandeel voor het openbaar vervoer, komt het erop aan zowel bestaande als nieuwe structurele maatregelen uit te werken om de strijd tegen het ozonprobleem aan te binden, om de beschikbaarheid van schone brandstoffen te verhogen en om andere acties te voeren die een beduidend positieve weerslag op het leefmilieu hebben.

4.9. *Herdefinitie van de rol van de vervoersactoren*

Het is hoofdzaak een regulerend en reglementerend orgaan op te richten, zodat dat de rol van de overheid en die van de vervoersactoren duidelijk gescheiden blijft.

4.10. *Definitie van een gemeenschappelijke visie en van de perspectieven voor een duurzame mobiliteit in België*

Het komt erop aan, aansluitend op het Federaal Plan voor duurzame ontwikkeling ook een plan voor duurzame mobiliteit op te stellen, waarin de perspectieven en de doelstellingen, die door alle mobiliteitsactoren in België kunnen worden bijgetreden, worden bepaald.

5. **De uitvoering**

5.1. *Plan duurzame mobiliteit*

Artikel 395 van het Federaal Plan inzake duurzame ontwikkeling werd als volgt goedgekeurd :

« Daar de gewesten zich gunstig (zij het met nuances) over de uitwerking van een nationaal mobiliteitsplan (NMP) hebben uitgesproken, moeten de bevoegde federale departementen dit in samenwerking met de gewesten uitwerken, rekening houdend met de Europese en multinationale dimensie van de inzet. Dat zal de opties en de maatregelen overnemen die in dit hoofdstuk zijn voorgesteld. Het ministerie van Verkeerswezen en Infrastructuur moet dit nationale mobiliteitsplan uitwerken in samenwerking met het ministerie van Leefmilieu, het ministerie van Financiën, de betrokken gewestelijke ministeries (waaronder vervoer, ruimtelijke ordening, milieu enzovoort), de overheidsbedrijven die met vervoer te maken hebben en de gemeenten. Een ontwerp van nationaal mobiliteitsplan moet halfweg 2001 klaar zijn en het voorwerp uitmaken van een ruime raadpleging. ».

Dit nationaal plan voor duurzame mobiliteit (NMP) bevat een opsomming en een diagnose, een bepaling van de doelstellingen en een inventaris van de oplossingen, die op ieder beleidsniveau moeten worden uitgevoerd.

4.8. *Réduire les impacts négatifs du transport sur l'environnement*

En complément au gain de parts de marché pour le transport public, il s'agira de développer des mesures structurelles, existantes et nouvelles, comme la lutte contre l'ozone, la facilitation de carburants plus propres et de toute autre action ayant un impact significatif sur l'environnement.

4.9. *Redéfinir le rôle des acteurs*

L'action essentielle consistera à créer un organe de régulation et de réglementation de manière à clairement séparer les rôles des pouvoirs publics de ceux des opérateurs de transport.

4.10. *Définir une vision commune et des perspectives pour la mobilité durable en Belgique*

Dans la foulée du plan de développement durable, il s'agira d'établir un plan de mobilité durable, qui déterminera des perspectives et des objectifs qui pourront être communs à tous les acteurs de la mobilité en Belgique.

5. **La mise en œuvre**

5.1. *Plan pour une mobilité durable*

L'article 395 du Plan fédéral de développement durable a été approuvé comme suit :

« Les régions s'étant prononcées favorablement (avec des nuances) pour la confection d'un Plan national de mobilité, les départements fédéraux compétents sont chargés de le rédiger, en partenariat avec les régions et en tenant compte de la dimension européenne et multinationale des enjeux. Ce plan suivra les options et mesures proposées dans ce chapitre. Le ministère des Communications et de l'Infrastructure élaborera ce Plan national de mobilité avec la collaboration des ministères des Affaires sociales, de la santé publique et de l'Environnement, des Finances, et des ministères régionaux concernés (dont les transports, l'aménagement du territoire, l'environnement ...) ainsi que des entreprises publiques actives dans le domaine des transports et les communes. Un projet de Plan national de mobilité sera achevé mi 2001 et sera soumis à une large consultation. ».

Ce Plan national de mobilité durable (PNM) contiendra un état des lieux et un diagnostic, une détermination des objectifs et un inventaire de solutions à mettre en œuvre par chacun des niveaux de pouvoir.

Een belangrijk element is de uitwerking van gecoördineerde oplossingen, aangezien de doelstelling erin bestaat, tot een politieke verbintenis te komen, waarbij alle betrokkenen hun voordeel doen. Het eindresultaat behoort dan ook beter te zijn dan de samensmelting van de federale en regionale niet-gecoördineerde acties. Daarom moet men komen tot een wederzijdse ondersteuning. Dit kan in de vorm van een samenwerkingsakkoord.

5.2. Informatie, voorlichting en stimulering

5.2.1. De week van de mobiliteit

Het principe van de week van de mobiliteit die in 2000 werd georganiseerd, zal worden doorgetrokken tot in 2001. Ingezet door de Europese dag met als thema « In de stad zonder m'n wagen » en afgesloten door het traditionele evenement van de Trein-Tram-Bus-dag, heeft zij tot doel de overstap van de individuele autorijders naar het openbaar vervoer, naar de fiets, naar het voetwerk en naar de carpooling te bewerkstelligen.

5.2.2. Mobiliteitsbeheersplan

Het gebruik van de eigen wagen voor het woon-werkverkeer is zeer hoog en neemt voortdurend toe. De prognoses met betrekking tot de toename van het autoverkeer bij ongewijzigd beleid zijn ronduit alarmerend. Er moet op beleidsniveau dringend op gereageerd worden. De invoering van mobiliteitsbeheersplannen kan bijdragen tot het beheersen van deze evolutie.

Een mobiliteitsbeheersplan is een methode om de vervoerbehoefden van het personeel van een bedrijf of een groep van bedrijven te analyseren, te beheren en te sturen. Personeelsleden worden aangemoedigd gebruik te maken van openbaar vervoer, carpooling, fiets, ... De invoering van mobiliteitsbeheersplannen heeft als voornaamste doel het individuele gebruik van de personenwagen in het woon-werkverkeer te verminderen.

Om meer inzicht te krijgen in de mogelijkheden moet een reglementair kader gecreëerd worden, dat het mogelijk maakt informatie over verplaatsingsbehoefden bij bedrijven te verzamelen. Het is eveneens de bedoeling een performant informaticasysteem te creëren dat informatie biedt over de verplaatsingen per zone. Dit instrument zal zeer nuttig zijn voor de beslissende instanties (ruimtelijke ordening, nieuwe vestiging van bedrijven) en voor de transportoperatoren.

Impulsmaatregelen zullen dit middel aanvullen.

Un élément important est la mise en œuvre des solutions coordonnées, l'objectif étant d'arriver à un engagement politique qui crée une situation « gagnant-gagnant » dont le résultat est supérieur à l'addition d'actions fédérales et régionales non coordonnées. Il s'agit d'arriver à un soutien mutuel. Cela pourrait prendre la forme d'un accord de coopération.

5.2. Information et stimulation

5.2.1. Semaine de la mobilité

Le principe de la semaine de la mobilité organisée en 2000 sera reconduit en 2001. Inaugurée par la journée européenne « en ville sans ma voiture » et clôturée par l'opération traditionnelle Train-Tram-Bus, elle a pour objectif de promouvoir le transfert modal de l'autosolisme vers les transports en commun, le vélo, la marche et le covoiturage.

5.2.2. Plan de gestion de mobilité

Le recours à la voiture individuelle pour se rendre du domicile au travail et vice-versa est très fréquent et ne cesse de s'amplifier. Les chiffres avancés quant à l'accroissement escompté du trafic automobile sont franchement alarmants et il est plus que temps de réagir sur ce point au niveau politique. L'introduction des plans de gestion de mobilité peut contribuer à maîtriser cette évolution.

Un plan de gestion de mobilité est une méthode pour analyser, gérer et diriger les besoins en transport du personnel d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises. Les membres du personnel sont incités à opter pour les transports publics, le covoiturage, le vélo, ... Le recours à ces plans a essentiellement pour but de réduire l'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail.

Pour avoir un meilleur aperçu des possibilités, il faut disposer d'un cadre réglementaire permettant de recueillir auprès des entreprises les informations nécessaires concernant leurs besoins en déplacements. L'intention est aussi de mettre sur pied un système informatique performant fournissant des informations sur les déplacements par zone. Cet instrument s'avérera très utile pour les instances décisionnelles (aménagement du territoire, nouvelle implantation d'entreprises) et pour les opérateurs de transport.

Des mesures incitatives viendront compléter ce dispositif.

5.3. Spoorwegen

5.3.1. Derde beheerscontract

Het tweede beheerscontract tussen de Staat en de NMBS verstrijkt op 31 december 2001. Het derde beheerscontract, dat op 1 januari 2002 van kracht wordt, moet een meer ambitieuze rol voor de Belgische spoorwegen doordrukken, die overeenstemt met de geest van de regeringsverklaring en moet een van de middelen zijn ter verwezenlijking van dit beleid. In deze context werd er reeds een eerste aanloop genomen : verscheidende studies werden op verzoek van de NMBS door middel van een tweede aanhangsel bij het tweede beheerscontract besteld. Zij slaan voornamelijk op een betere definitie van de opdracht van openbare dienst met betrekking tot het binnenlands reizigersvervoer met gewone diensttreinen, op de verbetering van de kwaliteit van de aangeboden diensten, op de ontwikkeling van de proactieve stappen in het voordeel van de cliënteel en op de invoering van impulsmechanismen ten opzichte van de NMBS, die ertoe aangespoord wordt haar keuzes en beheer te optimaliseren.

Het derde beheerscontract zal in de loop van het jaar 2001 met de NMBS worden voorbereid en besproken. Het zal eveneens een aantal uitvoeringsmaatregelen bevatten, gericht op het bevorderen van het gecombineerd vervoer.

5.3.2. Het tienjarig investeringsplan

Het tienjarig investeringsplan van de spoorwegen voor de periode van 1996-2005 wordt geactualiseerd.

Het volgende tienjarig investeringsplan zal het accent leggen op de operaties die aan de volgende doelstellingen beantwoorden :

- Verhoging van de functionele mogelijkheden van het spoorwegnet (ontbrekende schakels, heropening van lijnen en stopplaatsen en de afwerking van de HST-lijn van grens tot grens).
- Wegwerken van knelpunten in het voordeel van de capaciteit en de regelmaat van de treinen.
- Overeenkomstig de beslissing van de Ministerraad van 11 februari 2000 moet de toegang tot de luchthaven Brussel-Nationaal worden verbeterd.
- Verhoging van de prestaties van het spoorwegnet, inzonderheid de verhoging van de snelheid op de lijn Brussel-Luxemburg.
- Verbetering van het onthaal van de treinreizigers, hoofdzakelijk door een herinrichting van alle stations en stopplaatsen, waar dit nodig mocht blijken.
- Tegemoetkoming aan de bezorgdheid inzake veiligheid van personen en goederen.
- Verhoging van de doeltreffendheid van de spoorwegen.

5.3. Chemin de fer

5.3.1. Troisième contrat de gestion

Le deuxième contrat de gestion entre l'État et la SNCB vient à échéance le 31 décembre 2001. Le troisième contrat de gestion, qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2002, doit générer un rôle plus ambitieux pour les chemins de fer en Belgique, conforme à l'esprit de la déclaration gouvernementale, et être un des outils de la réalisation de cette politique. Dans ce contexte, les premiers jalons ont été posés : différentes études ont été demandées à la SNCB par le biais du second avenant au deuxième contrat de gestion. Elles portent plus particulièrement sur une meilleure définition de la mission de service public relative au transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, sur l'amélioration de la qualité des services offerts, le développement de démarches proactives en faveur de la clientèle, l'introduction de dispositifs incitatifs à l'égard de la SNCB, l'amenant à optimiser ses choix et sa gestion.

Le troisième contrat de gestion sera préparé et négocié avec la SNCB au cours de l'année 2001. Il contiendra également un ensemble de mesures à appliquer pour donner une impulsion au transport combiné.

5.3.2. Plan décennal d'investissements

Le plan décennal d'investissements ferroviaires 1996-2005 est en cours d'actualisation.

Le prochain plan décennal d'investissements mettra l'accent sur les opérations répondant aux objectifs suivants :

- Augmenter les possibilités fonctionnelles du réseau (chaînon manquants, réouvertures de lignes et d'arrêts et achèvement du TGV de frontière à frontière).
- Résorber les goulets d'étranglement, au bénéfice de la capacité et de la régularité des trains.
- Conformément à la décision du Conseil des Ministres du 11 février 2000, améliorer l'accès à l'aéroport de Bruxelles-National.
- Augmenter les performances du réseau, notamment l'augmentation de la vitesse sur la ligne Bruxelles-Luxembourg.
- Améliorer l'accueil des usagers, essentiellement par une réhabilitation de toutes les gares et tous les points d'arrêts qui le nécessitent.
- Rencontrer les préoccupations telles que la sécurité des personnes et des biens.
- Augmenter l'efficacité de l'outil ferroviaire.

— Voortzetting van het moderniserings- en uitbreidingsprogramma van het rollend materieel voor het reizigersverkeer, maar eveneens voortzetting van de specialisatie van het goederenwagenpark om op de marktbehoeften te kunnen inspelen.

5.3.3. Audit

De Kamer van volksvertegenwoordigers heeft aan het Rekenhof de opdracht gegeven, het goede gebruik door de NMBS van de overheidsgelden te controleren. Bovendien werd een dubbele audit gelanceerd, teneinde enerzijds een controleprocedure van de financiële middelen die door HST-Fin ter beschikking van de NMBS worden gesteld, op te starten en anderzijds financiële en beheersgerichte informatie over de NMBS aan te brengen, waarover de Staat als aandeelhouder moet kunnen beschikken. Daarnaast wenst de Staat zich met de nodige expertisemiddelen te wapenen om met de NMBS een gesprek aan te gaan en te onderhandelen over onder meer de uitvoering van de spoorweg-investeringen ten laste van de Staat, alsmede over de evaluatie van de kostprijs van de exploitatie van het spoorwegnet, van de stations en van de treinen. Deze stap vormt een van de voorwaarden voor een grotere betrokkenheid van de onderneming bij haar prestaties en maakt het mogelijk te onderhandelen over de evolutie van het vervoersplan alsook over de verbetering van het onthaal van de cliënteel.

5.3.4. Reizigersvervoersplan

De NMBS heeft een werkgroep opgestart om het vervoersplan te evalueren en om de mogelijkheden van progressieve aanpassing bij de levering van nieuw materieel en de indienststelling van nieuwe infrastructuur te onderzoeken. Bepaalde aanpassingen zouden reeds vanaf 2002 kunnen moeten worden doorgevoerd en zullen daarom in het derde beheerscontract worden geïntegreerd. Meer fundamentele wijzigingen zullen in 2005 bij de ingebruikname van de nieuwe HST-infrastructuur worden doorgevoerd.

De vragen van de treinreizigers slaan hoofdzakelijk op een verbetering van de regelmaat, het comfort in de treinen en stations, op aangepaste tarieven en op snelle en nauwkeurige voorlichting, vooral bij storingen.

De nieuwe generatie van rollend materieel met meer comfort en hogere snelheid zal beter aan deze eisen beantwoorden. Zo zal het wagenpark van de NMBS geleidelijk aan vernieuwd worden op grond van een specifiek investeringsprogramma ter herwaardering van alle stations en stopplaatsen (REVALOR-programma).

— Poursuivre le programme de modernisation et d'extension du matériel roulant voyageurs, mais également de spécialisation du parc des wagons marchandises pour répondre aux besoins du marché.

5.3.3. Audit

La Chambre des représentants a confié à la Cour des comptes la mission de contrôler le bon emploi, par la SNCB, des deniers publics. En outre, un double audit a été lancé afin, d'une part, de mettre en place une procédure de vérification des moyens financiers mis à la disposition de la SNCB par la Financière TGV, d'autre part, en vue d'apporter l'information en matière financière et de gestion relative au groupe SNCB, dont doit disposer l'État actionnaire. Complémentairement, l'État souhaite se doter de moyens d'expertise pour dialoguer et négocier avec la SNCB, notamment dans le cadre de l'exécution des investissements ferroviaires à charge de l'État et de l'évaluation des prix de revient de l'exploitation du réseau, des gares et des trains. Cette démarche constitue un des préalables de l'intéressement de l'entreprise à ses prestations et permettra de négocier l'évolution du plan de transport ainsi que l'amélioration de l'accueil à la clientèle.

5.3.4. Plan de transport voyageurs

La SNCB a constitué un groupe de travail en vue d'évaluer le plan de transport, d'examiner les possibilités d'adaptations progressives en fonction de la fourniture du nouveau matériel et de la mise en service de nouvelles infrastructures. Certaines adaptations devraient être susceptibles d'être mises en œuvre à partir de 2002 et devront dès lors être intégrées dans le 3^e contrat de gestion. Des changements plus fondamentaux interviendront en 2005 lors de la mise en œuvre des nouvelles infrastructures TGV.

Les demandes des voyageurs portent principalement sur une amélioration de la régularité, du confort dans les trains et dans les gares, des tarifs adaptés et de l'information rapide et précise surtout en cas de perturbation.

Ces exigences seront mieux rencontrées à la fois par la nouvelle génération de matériel roulant à haut niveau de confort et à vitesse accrue, qui s'insère progressivement dans le parc de la SNCB, par un programme d'investissements spécifiques de revalorisation de l'ensemble des gares et points d'arrêt (programme REVALOR).

5.3.5. Gewestelijk Expres Net rond Brussel

De interministeriële conferentie voor mobiliteit, infrastructuur en telecommunicatie van 31 januari 2000 heeft een groep op hoog niveau gemandateerd om een ontwerp van samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de drie gewesten op te stellen, waarin een exploitatieschema is vervat, alsook de investeringen en hun spreiding, het organisatieschema dat de verantwoordelijkheid van de partijen schetst bij de tenuitvoerlegging, de financiering en de begeleidingsmaatregelen die het gebruik van het GEN bevorderen.

De tenuitvoerlegging van het samenwerkingsakkoord in 2001 moet het mogelijk maken coördinatie- en financieringsstructuren te creëren die noodzakelijk zijn voor de concrete inwerkingstelling van het GEN.

5.3.6. Veiligheid bij de spoorwegen

De veiligheid van het spoorverkeer blijft een absolute prioriteit. De progressieve invoering van hoogtechnologische procédés voor de veiligheidsuitrustingen zet zich door, zowel op de hogesnelheidslijnen als op het klassieke spoorwegnet, en dit in het perspectief van interoperabiliteit op Europees vlak.

Door de omzetting in Belgisch recht van de Europese richtlijnen inzake spoorverkeer heeft de Staat een grotere verantwoordelijkheid gekregen om de degelijke toepassing en de naleving van de veiligheidsmaatregelen binnen de spoorweginfrastructuur en het treinverkeer te controleren. Er kwam een samenwerking tussen de Staat en de NMBS tot stand en deze wordt nog ontwikkeld met het oog op een betere onmiddellijke informatieverstrekking bij ernstige ongevallen, een opvolging van de inspectieverslagen en een jaarlijkse bijwerking op grond van de gegevens die vervat zijn in een gegevensbank.

In 2001 zal de NMBS een meer gedetailleerd jaarverslag moeten voorleggen, waarin alle inlichtingen zijn vervat die het de administratie mogelijk moeten maken een objectief onderzoek in te stellen naar de ongevallen die de veiligheid van de spooruitbating hebben of zouden hebben kunnen in gevaar brengen en toe te kijken op de toepassing van de veiligheidsnormen en -voorschriften, de algemene veiligheid van het Belgische spoorwegnet in te schatten en de noodzaak te bepalen om bijkomende initiatieven te nemen.

Gelet op de zorgwekkende evolutie van het totaal aantal gevallen van vandalisme, van agressie ten opzichte van het personeel en van de degradatie van de installaties, werd een gemengde werkgroep Staat / NMBS opgericht om te zoeken naar betere maatregelen ter vrijwaring van de veiligheid van personen en goederen.

5.3.5. Réseau express régional autour de Bruxelles

La Conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications du 31 janvier 2000, a mandaté un groupe à haut niveau pour mettre au point un projet d'accord de coopération entre l'État fédéral et les trois régions, comprenant un schéma d'exploitation, les investissements et leur échelonnement, le schéma organisationnel établissant la responsabilité des parties dans la mise en œuvre, le financement et les mesures d'accompagnement permettant de favoriser l'utilisation du RER.

La mise en œuvre de l'accord de coopération en 2001 devra permettre la création des structures de coordination et de financement nécessaires à la mise en œuvre concrète du RER.

5.3.6. Sécurité du rail

La sécurité du trafic ferroviaire demeure une priorité absolue. L'introduction progressive de procédés de haute technologie pour les équipements de sécurité, se poursuit, tant sur les lignes à grande vitesse que sur le réseau classique, dans une perspective d'interopérabilité européenne.

La transposition en droit belge des directives européennes en matière ferroviaire a confié à l'État des responsabilités accrues dans le contrôle de la bonne application et du respect de la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et de la circulation des trains. Une collaboration entre l'État et la SNCB s'est instaurée et sera renforcée, à la fois pour une information en temps réel en cas d'accident grave, un suivi des rapports d'inspection et une mise au point annuelle à partir des données inscrites dans une base de données informatique.

En 2001, la SNCB devra remettre un rapport annuel sous une forme plus élaborée contenant toutes les informations nécessaires pour permettre à l'administration de faire un examen objectif des accidents qui ont ou auraient pu mettre en danger la sécurité de l'exploitation ferroviaire, de contrôler l'application des normes et règles de sécurité, d'apprécier la situation générale de la sécurité du réseau belge et de déterminer l'opportunité de prendre des initiatives complémentaires.

Vu l'évolution préoccupante du nombre total de cas de vandalisme, d'agressions à l'égard du personnel et de dégradations aux installations, un groupe de travail État/SNCB s'est constitué pour envisager des mesures plus appropriées pour préserver la sécurité des personnes et des biens.

5.3.7. Tarifaire faciliteiten — evaluatie

De aan de NMBS gestorte financiële bijdrage, die moet dienen om de uitbreiding van het gratis vervoer en de tariefverminderingen te dekken, zal in 2001 zowat 519 miljoen Belgische frank bedragen.

De NMBS is belast met de uitwerking van een evaluatie van de doorgevoerde maatregelen. Op grond van de lessen die uit de eerste maanden van de toepassing kunnen worden getrokken, zullen in gemeen overleg tussen de Staat en de NMBS mogelijk aanpassingen worden doorgevoerd.

5.3.8. Verbetering van de dienstverlening

Op zes « L »-spoorwegnetverbindingen zal de NMBS nagaan of een verbetering van de bediening kan worden doorgevoerd volgens het concept van « totale kwaliteit », zoals bepaald in de CEN-normen inzake openbaar vervoer. Op twee van deze spoorlijnen zal in de loop van het jaar 2001 met een beduidend pakket van maatregelen worden uitgetapt. In dezelfde context zal vanaf 2001 het programma ter herwaardering van het geheel van stations en stopplaatsen worden uitgebreid.

5.4. Verkeersveiligheid

5.4.1. Inleiding

Het aantal ongevallen en het totaal aantal slachtoffers in 1999 vertoont opnieuw een lichte stijging ten opzichte van 1998. Positief is wel dat het aantal doden en zwaar gewonden is gedaald (respectievelijk – 7 % en – 4 %).

De doelstellingen van een federaal verkeersveiligheidsbeleid beogen een vermindering van het aantal en de ernst van de letselongevallen in het wegverkeer en het verzachten van de andere gevolgen van deze ongevallen voor het individu en de samenleving.

Naast een vermindering van de objectieve verkeersonveiligheid moet ook gestreefd worden naar een vermindering van het onveiligheidsgevoel bij de burger, ten gevolge van het verkeer.

De projecten die zijn opgenomen in het federaal verkeersveiligheidsplan komen tegemoet aan een verwezenlijking van deze doelstellingen op korte, middel- en lange termijn.

De projecten uit het federaal verkeersveiligheidsplan zullen op een progressieve en geprogrammeerde manier worden uitgevoerd. Dit betekent dat per project, naast een opsomming van de nodige maatregelen, de planning en een kostenraming, ook het effect op het aantal verkeersongevallen zal worden bestudeerd.

De projecten van het federaal plan moeten opgesteld worden rond vier onafhankelijke en complementaire as-

5.3.7. Facilités tarifaires — évaluation

La contribution financière versée à la SNCB afin de couvrir des extensions de gratuité et de réductions tarifaires, s'élève à 519 millions de francs belges en 2001.

La SNCB est chargée de réaliser une évaluation des mesures mises en œuvre. En fonction des enseignements tirés à l'issue des premiers mois d'application, des ajustements seront éventuellement décidés de commun accord entre l'État et la SNCB.

5.3.8. Amélioration du service

Sur six relations du réseau « L », la SNCB examine la mise en application d'une amélioration de la desserte selon le concept de « qualité totale », inspiré des normes CEN en matière de transport public. Sur deux de ces lignes, un ensemble significatif de mesures sera réalisé au cours de l'année 2001. Dans le même contexte, le programme de revalorisation de l'ensemble des gares et points d'arrêt sera renforcé à partir de 2001.

5.4. Sécurité routière

5.4.1. Introduction

Par rapport à 1998, le nombre d'accidents et le nombre total de victimes en 1999 est de nouveau en légère hausse. Le nombre de tués et de blessés graves a heureusement baissé (respectivement – 7 % et – 4 %).

Une politique fédérale de sécurité routière a pour objet de réduire le nombre et la gravité des blessures des victimes d'accidents de la route et d'atténuer les autres conséquences de ces accidents pour l'individu et la société.

Par ailleurs, elle doit non seulement s'efforcer de réduire l'insécurité objective de la route, mais aussi tenter d'atténuer le sentiment d'insécurité qui règne parmi nos concitoyens précisément en raison du trafic routier.

Les projets du plan fédéral de sécurité routière rencontrent la réalisation de ces objectifs à court, moyen et long terme.

Les projets qui figurent dans le plan fédéral de sécurité routière seront mis en œuvre de manière progressive et programmée. Cela signifie que par projet, à côté d'une énumération des actions à entreprendre, d'un planning dans le temps et d'une estimation des coûts, on étudiera aussi l'effet de ces mesures sur le nombre d'accidents de la route.

Les projets du plan fédéral doivent se centrer autour de quatre axes indépendants et complémentaires :

sen : analyse, preventie, repressie en opvolging. Ze hebben betrekking op het geheel van de vervoersmiddelen op de weg : personenwagens, vrachtwagens, autocars, fietsen, ...

Het gaat erom van verkeersveiligheid een zaak te maken van zowel het geheel van de openbare instanties als van de bevolking.

De voorgestelde initiatieven inzake verkeersreglementering, rijopleiding, technische controle en controle van het wegvervoer, die tot doel hebben de verkeersveiligheid te verbeteren, passen in het federaal verkeersveiligheidsplan.

5.4.2. Verkeersreglementering

Waar nodig zal de verkeersreglementering worden bijgestuurd om het fiets- en voetgangersverkeer veiliger en comfortabeler te maken.

De bromfietzers vormen een belangrijke risicogroep. De wenselijkheid van een uitbreiding van de helmplicht tot bestuurders van bromfietsen klasse A zal onderzocht worden. Er zal bijzondere aandacht geschonken worden aan het probleem van de opgedreven bromfietsen.

Bijzondere aandacht zal gaan naar de uitwerking van een passend reglementair kader voor de juridische bescherming van de verblijfsgebieden en schoolomgevingen (zones 30).

Het parkeerbeleid van de gemeenten vormt een belangrijk element om het verplaatsingsgedrag te beïnvloeden. De reglementering in verband met het parkeren in het algemeen en het residentieel parkeren in het bijzonder, zal onderzocht en waar nodig aangepast worden.

Het gebruik van onbemande camera's moet zo efficiënt mogelijk georganiseerd worden. De regelgeving in verband met onbemande controletoeestellen zal verder evolueren naar gelang van de technische mogelijkheden, zodat nog andere overtredingen op die manier kunnen worden vastgesteld.

Er is een categorisering gepland van de overtredingen met een adequate bestraffing, aangepast aan de ernst van de overtreding. De invoering van een dagboetstelsel, alternatieve maatregelen voor verkeersovertreders, het gebruik van wielklemmen, zullen in het licht hiervan onderzocht worden.

5.4.3. Rijopleiding

Lessen in verkeersveiligheid en informatie- en sensibilisatiecampagnes zijn van primordiaal belang om een sociaal en preventief rijgedrag te ontwikkelen en aan te houden. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid zal nog meer met de verschillende onderwijsnetten meewerken. De senioren konden onlangs nog

analyse, prévention, répression et suivi. Ils concernent l'ensemble des moyens de déplacement utilisés sur les routes; voitures, camions, autocars, vélos, ...

Il s'agit de faire de la sécurité routière, une cause commune pour l'ensemble des pouvoirs publics et pour la population.

Les initiatives proposées sur le plan de la réglementation routière, la formation à la conduite le contrôle technique et le contrôle du transport routier, qui ont pour but d'améliorer la sécurité routière, cadrent dans le plan fédéral de sécurité routière.

5.4.2. Réglementation de la circulation

Le règlement de la police de la circulation routière sera adapté aux endroits nécessaires pour rendre la circulation des cyclistes et des piétons plus sûre et plus confortable.

Les cyclomotoristes constituent un important groupe à risques. Il sera examiné dans quelle mesure il y a lieu d'étendre le port obligatoire du casque aux conducteurs de cyclomoteurs de classe A et on s'attaquera en particulier au problème des cyclomoteurs « gonflés ».

On s'efforcera aussi de créer un cadre réglementaire approprié pour la protection juridique des zones résidentielles et des environs scolaires (zones 30).

Par une politique de stationnement appropriée, les communes peuvent sérieusement influencer l'attitude des automobilistes vis-à-vis des déplacements qu'ils veulent effectuer. Toute la réglementation relative au stationnement en général et au stationnement résidentiel en particulier sera réexaminée et adaptée au besoin.

L'utilisation de caméras automatiques doit se faire de la manière la plus efficace possible. La réglementation relative aux appareils de contrôle automatiques continuera d'évoluer en fonction des possibilités techniques, ce qui permettra de constater ainsi encore bien d'autres infractions.

Les infractions devront être catégorisées et assorties de sanctions adéquates, adaptées à la gravité de l'infraction. Dans cette perspective, il sera examiné dans quelle mesure il est possible d'instaurer un système d'amendes journalières, des sanctions alternatives pour les contrevenants au code de la route et l'utilisation éventuelle de sabots de Denver.

5.4.3. Formation à la conduite

L'enseignement de la sécurité routière et les campagnes d'information et de sensibilisation sont des éléments d'une importance essentielle pour l'acquisition et le maintien d'un comportement social et préventif dans la circulation. L'Institut Belge pour la Sécurité Routière renforcera sa collaboration avec les différents réseaux

opfrissingcursussen volgen. Nieuwe cursussen zullen in samenwerking met de betrokken instanties georganiseerd worden.

Het huidige erkenningsstelsel van rijsscholen is, volgens een recente leefbaarheidstudie, verouderd en ontoereikend. Het nieuwe stelsel dat op de vrije toegang tot de markt zal gebaseerd zijn, vergt een strengere controle van de kwaliteitscriteria. Het zal in de loop van 2001 in werking treden.

Er komt ook een geïntegreerde aanpak voor de reeds gereguleerde beroepsopleiding, stage en afgifte van de brevetten aan de lesgevers van rijsscholen. Hierbij dienen de vereiste kwaliteitscriteria herdacht te worden (pedagogische bekwaamheid van de kandidaten, specifieke modules per voertuigencategorie, bijscholingscursussen, sanctiemogelijkheden, enz.). Er zal een organisatie worden aangewezen om deze taak op zich te nemen.

Ook de opleidingsvereisten van de beroepschauffeurs zouden moeten herzien worden. Een bijscholing voor alle chauffeurs, die overeenkomt met de eisen voor het verwerven van het vakbekwaamheidattest, schijnt de meest aangewezen oplossing. Naast het gunstige effect dat een degelijke verkeersopleiding kan hebben op de verkeersveiligheid, zou het attest ook een zekere erkenning van het beroep inhouden. Dit punt zal echter samen met de Commissie en onze partners van de Europese Unie onderzocht worden.

Eveneens zal de stof voor de theoretische en praktische proeven moeten aangepast worden. Op Europees vlak heeft de Commissie « Rijbewijs » onlangs bepaalde wijzigingen goedgekeurd in verband met de minimale eisen waaraan de examens voor het verkrijgen van een rijbewijs moeten voldoen.

De normen inzake fysieke en psychische rijbekwaamheid worden thans ook geëvalueerd. De mogelijkheid wordt onderzocht om alle bestuurders aan een medische controle te onderwerpen. Thans gebeurt de controle van de medische normen door talrijke organisaties waarvan dit trouwens niet de hoofdtaak is. Er zal dus ook onderzocht worden aan welke organisatie deze opdracht kan toevertrouwd worden.

Voor de omwisseling van vreemde nationale rijbewijzen wordt gezocht naar een oplossing om de omwisseling sneller, eenvormig en eenvoudiger te laten verlopen. Op Europees vlak zouden de aparte reglementeringen van de Lidstaten voor het omwisselen van niet-Europese rijbewijzen geharmoniseerd moeten worden. Het Belgisch voorzitterschap van de Unie vanaf 1 juli 2001, zal de gelegenheid zijn om in deze problematiek vooruitgang te boeken.

Het centraal bestand van de rijbewijzen vordert gestaag. De mogelijkheid van een gecentraliseerde opmaak van de rijbewijzen die dan ook betrouwbaarder zouden zijn, wordt onderzocht. Verder wordt ook nog in

d'enseignement. Des cours de remise à niveau ont été organisés il y a peu à l'attention des seniors. De nouveaux cours seront organisés en collaboration avec les organismes concernés.

Le système actuel d'agrément des écoles de conduite, basé sur une étude de viabilité de la future école, est désuet et inefficace. On s'orientera vers un système basé sur la liberté d'accès au marché mais où le contrôle de critères qualitatifs sera renforcé. Ce nouveau système entrera en vigueur dans le courant de 2001.

La formation professionnelle, le stage et la délivrance des brevets des instructeurs des écoles de conduite, déjà réglementés, feront également l'objet d'une approche intégrée. Il s'agit de repenser les critères qualitatifs exigés (aptitudes pédagogiques des candidats, modules spécifiques par catégorie de véhicule, cours de recyclage, possibilités de sanctions, ...). Une organisation sera désignée pour s'occuper de ces tâches.

Les exigences en matière de formation des conducteurs professionnels gagneraient à être revues. Exiger de tous les chauffeurs une formation supplémentaire qui s'inspire de celle exigée pour l'obtention du certificat d'aptitude professionnelle semble la meilleure piste. Outre l'effet bénéfique d'une bonne formation pour la sécurité routière, ce certificat offrirait une certaine reconnaissance à la profession. Ce point sera examiné en concertation avec la Commission et nos partenaires de l'Union européenne.

Les matières des examens théorique et pratique subiront également des adaptations. Au niveau européen, le Comité Permis de conduire a adopté il y a peu certaines modifications quant aux normes minimales pour les examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire.

Les normes en matière de capacité physique et psychique à la conduite, font actuellement l'objet d'une évaluation. La possibilité d'introduire un contrôle médical pour tous les conducteurs sera examinée. Actuellement, le contrôle des normes médicales est effectué par de nombreuses organisations, dont ce n'est d'ailleurs pas la tâche principale. Il sera donc étudié quelle organisation peut prendre en charge cette mission.

En ce qui concerne l'échange des permis de conduire nationaux étrangers, on s'oriente vers une solution où l'accès à l'échange serait rapide, unifié et simplifié. Au niveau européen, il est souhaitable d'harmoniser les réglementations des États membres en matière d'échange de permis de conduire non européens. La présidence belge de l'Union, dès le 1^{er} juillet 2001, sera l'occasion de faire avancer cette problématique.

Le fichier central des permis de conduire poursuit son développement. La confection centralisée des permis, qui pourrait améliorer sa fiabilité, sera étudiée. D'autres développements seront poursuivis en concertation avec

samenwerking met de betrokken ministeries gewerkt aan onder andere :

- de uitwisseling van informatie met onze buitenlandse partners;
- de raadpleging van het bestand door politie en rijkswacht;
- de koppeling met het bestand van de vervallen verklaringen van het recht tot sturen.

5.4.4. Technische keuring

5.4.4.1. Nationale reglementering

Een koninklijk besluit dat de huidige technische reglementering wijzigt, is in voorbereiding. Hierdoor zullen vooral :

- bij de autokeuring een aantal controles versterkt worden, zoals de remproeven van zware vrachtwagens in beladen toestand en de opaciteitsmeting van de uitlaatgassen van dieselmotoren;

- tussen 1 januari 2001 en 1 januari 2005, verplicht banden moeten gemonteerd worden die aan de Europese normen voldoen;

- de ruiten en vooral de voorruit op hun helderheid gecontroleerd worden;

- de lichten en seinlichten in het algemeen van de voertuigen beter nagekeken worden;

en anderzijds,

- zullen op alle voertuigen, ook op vrachtwagens en autocars, gehomologeerde zetels, veiligheidsgordels en verankeringspunten moeten gemonteerd worden;

- zal de richtlijn betreffende de technische controles op de weg, van bedrijfsvoertuigen toegepast worden.

Om het gebruik van minder vervuilende brandstoffen aan te moedigen, zullen ook specifieke regels vastgesteld worden voor het gebruik van LPG teneinde de veilige inbouw van installaties aan te moedigen en hierdoor onder andere het parkeren van LPG-voertuigen in ondergrondse parkeerplaatsen mogelijk te maken.

5.4.4.2. Andere onderwerpen die in het Europees kader moeten onderzocht worden

- Plaatsen van achteruitkijkspiegels zonder dode hoek of van camera's met hetzelfde resultaat.

- Evaluatie van de bestaande bepalingen inzake de zijdelingse en achterwaartse beschermingsinrichtingen.

- Technische begrenzing van de maximale snelheid van lichte vrachtwagens.

- Plaatsing van een digitale tachograaf waarmee minder gemakkelijk geknoeid kan worden.

les ministères concernés, notamment dans les domaines suivants :

- l'échange d'informations avec nos partenaires étrangers;

- la consultation par les services de police et de gendarmerie;

- le lien avec un fichier relatif aux déchéances du droit de conduire.

5.4.4. Contrôle technique

5.4.4.1. Réglementation nationale

Un arrêté royal, modifiant la réglementation technique existante est en préparation. Il permettra de renforcer :

- une série de contrôles effectués par l'inspection automobile tels que la vérification du freinage des poids lourds en charge et une vérification plus stricte de l'opacité des fumées produites par les véhicules à moteur diesel;

- l'obligation de monter des pneumatiques selon les normes européennes, selon un calendrier compris entre le 1^{er} janvier 2001 et 1^{er} janvier 2005;

- la vérification de la transparence des vitrages, en particulier des pare-brises;

- l'éclairage et la signalisation lumineuse en général des véhicules

et d'autre part,

- imposer l'homologation des sièges et des ceintures de sécurité, de leurs ancrages et leur montage sur tous les véhicules, y compris les camions et les autocars;

- appliquer la directive relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires.

De plus, dans le but d'encourager les carburants de substitution moins polluants que les carburants classiques, des règles spécifiques pour l'utilisation du LPG seront fixées afin de favoriser le montage de telles installations dans les meilleures conditions de sécurité et dès lors permettre, par exemple, le stationnement de tels véhicules dans les parkings souterrains.

5.4.4.2. Autres sujets à examiner dans le cadre européen

- Le montage, soit de miroirs éliminant l'angle mort, soit de caméras ayant le même résultat.

- L'évaluation des dispositions existantes en matière de protections latérales et de protections arrière.

- La limitation de la vitesse maximale pour les camions légers par des moyens techniques.

- L'installation d'un tachygraphe digital qui devrait assurer une meilleure sécurité sur le plan de l'inviolabilité.

— Plaatsing op motorvoertuigen van een zogenaamde « zwarte doos » waarmee een aantal rijparameters geregistreerd worden.

5.5. *Wegverkeer en -vervoer*

5.5.1. Milieuaspecten

Men moet het gebruik bevorderen van propere voertuigen en het sneller in het verkeer brengen van motorvoertuigen die aan de strengste normen beantwoorden aanmoedigen. In dit opzicht zal vooral het gebruik bevorderd worden van voertuigen die uitgerust zijn met motoren die aan de Euro-4 kwalificatie beantwoorden, op zwavelarme brandstof rijden of LPG gebruiken.

De volgende opties werden reeds genomen :

— Afschaffen van de aanvullende verkeersbelasting op LPG-wagens en heffing van een accijns van 2,15 Belgische frank/liter, gekoppeld aan een stelsel van premies om de ombouw van wagens naar LPG-brandstof te bevorderen;

— Instellen van een prijsverschil aan de pomp tussen de huidige brandstoffen en de brandstoffen met laag zwavelgehalte;

— Vermindering of afschaffing van de belasting op de inverkeersstelling voor minder vervuilende voertuigen (LPG-wagens en wagens die voldoen aan de « Euro 4-norm »).

In 2000 werden ook verschillende maatregelen genomen om de ozon te bestrijden (informatie- en sensibilisatiecampagnes, strenger toezicht op de snelheidsbeperkingen, ...). De resultaten hiervan zullen geëvalueerd worden om na te gaan of de maatregelen in 2001 niet verscherpt moeten worden.

De reeds door de Europese instanties geleverde inspanningen tegen het lawaai en het overdreven energieverbruik zullen voortgezet worden met het oog op de bouw van stillere en minder energievervlindende motoren.

5.5.2. Maatregelen in de wegvervoersector

Tijdens het rondetafelgesprek over het goederenvervoer over de weg in opdracht van derden, dat op 29 juni 2000 plaatshad, kwamen de structurele moeilijkheden van de wegvervoersector aan bod. In dit kader werden verschillende voorstellen in behandeling genomen, zowel voor het goederenvervoer als voor de specifieke sectoren van het individueel (taxi's) of collectief personenvervoer (autocars en autobussen).

De regering en de sociale partners uit de wegvervoersector hebben op 14 september 2000 een akkoord gesloten teneinde het de bedrijven mogelijk te maken op korte termijn het hoofd te bieden aan de moeilijkheden, maar ook om een duurzaam antwoord te bieden op de

— L'installation d'un dispositif spécial appelé plus prosaïquement « boîte noire » sur les véhicules automobiles qui enregistrerait une série de paramètres de conduite.

5.5. *Circulation routière et transport routier*

5.5.1. Aspects environnementaux

La promotion de l'usage de véhicules plus propres et l'incitation à anticiper la mise en circulation de véhicules répondant aux normes les plus strictes doivent être effectuées. Dans cette optique, l'intention est notamment de promouvoir l'utilisation de véhicules dotés de moteurs conformes à la qualification Euro 4, de carburants à faible teneur en soufre et du LPG.

Les options suivantes ont déjà été retenues :

— Suppression de la taxe de circulation complémentaire sur les véhicules roulant au LPG et prélèvement d'accises de 2,15 BEF/litre, le tout complété d'un système de primes pour promouvoir le passage des véhicules au LPG.

— Différenciation du prix à la pompe entre les carburants actuels et les carburants à faible teneur en soufre.

— Diminution ou suppression de la taxe de mise en circulation pour les véhicules moins pollués (voitures au LPG et voitures satisfaisant à la norme « euro-4 »).

En ce qui concerne plus particulièrement la lutte contre l'ozone, plusieurs mesures ont été prises en l'an 2000 (actions d'information et de sensibilisation, contrôle plus strict du respect des limitations de vitesse, ...). L'intention est d'évaluer les résultats obtenus afin de poursuivre, voire d'intensifier ces mesures en 2001.

Pour le bruit et l'énergie, la volonté qui prédomine consiste à poursuivre les efforts déjà consentis par les instances européennes afin de promouvoir la construction de moteurs consommant moins d'énergie et générant moins de bruit.

5.5.2. Mesures pour le secteur du transport routier

Lors de la Table ronde du Transport routier de marchandises pour compte de tiers organisée le 29 juin 2000, les difficultés structurelles du secteur routier ont été prises en considération. Dans ce cadre, différentes propositions ont été mises à l'étude, tant pour le transport de marchandises que pour les secteurs spécifiques du transport individuel (taxis) ou collectif (autocars et autobus) de personnes.

Le gouvernement et les partenaires sociaux du secteur du transport routier ont conclu le 14 septembre 2000, un accord visant à permettre aux entreprises de faire face à court terme aux difficultés rencontrées, mais aussi à répondre de manière durable aux problèmes du

problemen van de sector, een gezonde mededinging te waarborgen en oplossingen te bieden voor bepaalde problemen inzake sociale zekerheidslasten voor werkgevers.

- Het de bedrijven mogelijk maken het hoofd te bieden aan de moeilijkheden.
 - betaling van de verkeersbelasting na vervaldag;
 - vermindering van de jaarlijkse belasting op verzekeringen;
 - afschaffing van de extra verkeersbelasting voor taxi's;

- afschaffing van de inschrijvingstaks;
- Een duurzaam antwoord bieden op de problemen van de sector;

- studie van de invoering van een prijsherzieningsclausule tegenover de klanten, evenals van een snellere aanpassing van de prijzen;

- vrijstelling van de winsten gereserveerd voor investeringen;

- belastingvrijstelling van de meerwaarden op afgeschreven voertuigen bij aankoop van rollend materieel dat aan de milieunormen voldoet;

- studie van maatregelen om de toepassingsregels van de verkeersbelasting en het eurovignet beter op elkaar af te stemmen;

- het op de agenda vermelden, tijdens het Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie, van een BTW-tarief van 0 % voor alle vormen van collectief personenvervoer (nationaal transport en transport binnen de Unie).

- De voorwaarden voor een gezonde mededinging beter waarborgen.

- inventariseren van maatregelen om het illegaal tewerkstellen van niet-Europese arbeiders en zwartwerk tegen te gaan, het doen naleven van reglementering en collectieve overeenkomsten, het met verlies verkopen van diensten tegen te gaan;

- onderzoeken van oplossingen waardoor de hele sector op een correcte manier, voor de periode 1993-1997, kan genieten van verlaagde patronale bijdragen voor lage lonen.

Anderzijds zal in het verlengde van de Ronde Tafel het nodige overleg georganiseerd worden, met het oog op het verbeteren van de initiële en continue beroepsopleiding van de chauffeurs.

5.5.3. Uitvoering van de wet op het bezoldigd vervoer van zaken

Medio 2001 zullen de uitvoeringsbesluiten van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg in werking treden. Deze regelgeving moet het de kandidaat vervoerondernemers, die aan alle wettelijke en reglementaire vereisten voldoen, mogelijk maken vrijwel onmiddellijk bij de bevoegde dienst hun vergunning voor nationaal/communautair vervoer te verkrijgen dankzij een performant informaticasysteem.

secteur, à garantir en son sein une concurrence équitable, et à apporter des solutions à certaines difficultés relatives aux charges patronales de sécurité sociale.

- Permettre aux entreprises de faire face aux difficultés rencontrés.

- paiement de la taxe de circulation à terme échu;
- réduction du montant de la taxe annuelle sur les assurances;

- suppression du complément de taxe de circulation appliqué aux taxis;

- suppression de la redevance d'immatriculation;

- Répondre de manière durable aux problèmes du secteur;

- étude de l'introduction d'une clause de révision des prix à l'égard des clients, ainsi que d'une adaptation plus rapide des prix;

- exemption des bénéfices mis en réserve pour investissement;

- exonération des plus-values sur véhicules amortis en cas d'achat de matériel roulant répondant à des normes écologiques;

- étude de mesures permettant d'assurer un rapprochement des modalités d'application de la taxe de circulation et de l'eurovignette;

- la mise à l'ordre du jour, lors de la Présidence belge de l'Union européenne, d'un taux de TVA de 0 % pour tous les modes de transport collectif de personnes (transport intérieur et intra-communautaire).

- Mieux garantir les conditions d'une concurrence équitable.

- élaboration d'un inventaire de mesures permettant d'agir contre l'utilisation illégale de main d'œuvre extra-européenne, contre le travail au noir, pour le respect des réglementations et des conventions collectives, contre la vente de services à perte;

- étudier des solutions permettant à tout le secteur de bénéficier correctement, pour la période 1993 à 1997, des réductions de cotisations patronales sur les bas salaires.

Par ailleurs, dans la suite des travaux de la Table ronde, les concertations nécessaires seront organisées en vue d'améliorer la formation professionnelle, initiale et continue, des chauffeurs.

5.5.3. Exécution de la loi relative au transport rémunéré de choses

Les arrêtés d'exécution de la loi du 3 mai 1999 relative au transport rémunéré de choses par la route entreront en vigueur vers la mi-2001. Cette réglementation permettra aux candidats-transporteurs qui satisfont à toutes les exigences légales et réglementaires, d'obtenir presque sur-le-champ auprès du service compétent les autorisations de transport national/communautaire grâce à un système informatique performant.

Deze regelgeving zal het eveneens mogelijk maken permanent te controleren of de vervoerondernemers voldoen aan de voorwaarden inzake betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid, opgelegd door de Europese Unie.

5.5.4. Controletaken

De controle van het vervoer van goederen en personen langs de weg gebeurt zowel op de weg als in de onderneming.

Door een recente verbetering van zowel de menselijke (verhoging van het effectief) als de materiële (informatisering) middelen kon de Directie « Controle » haar interventies aanzienlijk verhogen.

De Europese richtlijn betreffende de technische controle op de weg van de bedrijfsvoertuigen die in de Gemeenschap rijden, schept een reglementair kader voor het organiseren van technische controles van bedrijfsvoertuigen op de weg. Door het uitvoeren van deze controles, die samen met de huidige wegcontroles kunnen gebeuren, beoogt men de veiligheid op de weg te verbeteren, het milieu te beschermen en gelijke mededingingsvoorwaarden te creëren.

5.5.5. Vervoer van gevaarlijke goederen

In het kader van de reglementering van het vervoer van gevaarlijke goederen worden voor 2001 de volgende objectieven gesteld :

- De invoeging in de verkeersreglementering van nieuwe verbodstekens in verband met het vervoer van gevaarlijke producten in het algemeen, het vervoer van gevaarlijke producten die het water kunnen bevuilden en het vervoer van ontplofbare of ontvlambare producten.
- De organisatie van de controle op het werk van de veiligheidsadviseurs en de voertuigen in de onderneming.
- Informatie- en sensibilisatiecampagne over de herstructurering van het ADR.
- Hervorming van de ADR-opleiding van de chauffeurs en centralisatie van de examens.

5.5.6. Inschrijvingsbewijs met twee luiken

Om de handel in gestolen voertuigen te bestrijden zal het inschrijvingsbewijs gewijzigd worden. Het nieuwe inschrijvingsbewijs zal uit twee luiken bestaan. Het ene moet aan boord van het voertuig blijven en bij elke controle getoond worden, het andere moet op een veilige plaats buiten de wagen bewaard worden.

De betaling van het inschrijvingsgeld door middel van fiscale zegels zal door modernere middelen vervangen worden.

Cette réglementation permettra aussi de vérifier en permanence si les transporteurs satisfont aux conditions d'honorabilité, de capacité financière et d'aptitude professionnelle imposées par l'Union européenne.

5.5.4. Missions de contrôle

Le contrôle du transport routier de choses et de personnes a lieu tant sur la route qu'en entreprise.

La Direction Contrôle a connu récemment une évolution de ses moyens humains (augmentation de l'effectif) et matériels (informatisation) qui a permis une nette augmentation des interventions.

La directive européenne relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté contient le cadre réglementaire pour l'organisation d'un contrôle technique des véhicules utilitaires sur la route. Ces contrôles qui peuvent être combinés avec les contrôles routiers existants ont pour objectif l'amélioration de la sécurité routière, la protection de l'environnement et la création de conditions de concurrence égales.

5.5.5. Transport de marchandises dangereuses

Dans le cadre de la réglementation du transport de marchandises dangereuses, on envisage pour 2001 :

- Introduction dans le code de la route de nouveaux signaux d'interdiction concernant le transport de produits dangereux en général, le transport de produits dangereux susceptibles de polluer les eaux, et le transport de produits explosifs ou inflammables.
- Organisation de contrôle sur l'activité des conseillers à la sécurité et les véhicules en entreprise.
- Campagne d'information et de sensibilisation relative à la restructuration de l'ADR.
- Réorganisation de la formation ADR des chauffeurs et centralisation des examens.

5.5.6. Certificat d'immatriculation à double volet

En vue de lutter contre le trafic de véhicules volés, il est envisagé de modifier le certificat d'immatriculation. Celui-ci se présenterait sous un double volet, l'un restant à bord du véhicule, à présenter à tout contrôle, et l'autre, gardé en sécurité hors du véhicule.

Il est également prévu de remplacer le paiement de la redevance à l'immatriculation par timbres fiscaux à l'aide de moyens plus modernes.

5.6. Luchtvaart

5.6.1. Luchthaven Brussel-Nationaal

Voor de uitvoering van het akkoord van de Minister-raad van 11 februari 2000 betreffende de problematiek van de nationale luchthaven, worden een aantal maatregelen in het vooruitzicht gesteld.

Er komt een reglementering over nachtvluchten, ter bekrachtiging van een reglement van BIAC (*Brussels International Airport Company*) over geluidsquota, die moet leiden tot een progressieve terugtrekking van alle lawaaierige vliegtuigen tegen 2003. De nieuwe reglementering moet een globale vermindering van het lawaai opleveren met 30 %. Daarbij wordt een convenant met de operatoren afgesloten met het oog op het instellen van een stille periode.

Daarnaast wordt een Fonds voor de Beperking van de Milieuovertlast in de Omgeving van de Luchthaven Brussel-Nationaal (FBMOL) opgericht, te spijzen via boetes en een verhoging van de gebruiksrechten of taksen. Dit fonds zal dienen om de isolatiepremies en onteigeningsvergoedingen te financieren. Voor het gebruik van deze middelen is er nood aan een samenwerkingsakkoord met de gewesten.

Inzake reglementering en controle wordt de regulerende rol van de overheid bevestigd. Dit vereist niet alleen een aanpassing van het beheerscontract met BIAC, maar ook een aanzienlijke versterking van de controle-opdrachten van het Bestuur van de Luchtvaart. Zo wordt op de luchthaven een permanentie van dit Bestuur voorzien.

Een werkgroep over de procedures (PROBRU) met betrekking tot allerlei aanpassingen op de luchthaven vordert stelselmatig met zijn werkzaamheden. Een aantal maatregelen kan vrij snel worden gerealiseerd, meer technische moeten in reglementering worden omgezet via AIP (*Aeronautical Information Publication*) en het luchtwetboek.

Door een extern bureau wordt een studie uitgevoerd over het globale luchthavenbeleid, met het oog op het bepalen van de strategische positie van de luchthaven. BIAC en Belgocontrol worden betrokken in een studie over een gebeurlijke verhuis van de militaire luchthaven en het probleem van het opstalrecht voor terreinen die eigendom zijn van de overheid wordt geregeld. De toegankelijkheid van de luchthaven wordt bestudeerd in de GEN-groep. Deze stelt weldra zijn eerste resultaten voor.

5.6.2. Oprichting van een cel leefmilieu en van een informatie- en evaluatiebureau

Het ligt in de bedoeling bij het Bestuur van de Luchtvaart een cel leefmilieu op te richten. Deze cel zou, analoog met de cel luchtvaartinspectie, een horizontale func-

5.6. Aéronautique

5.6.1. Aéroport de Bruxelles-National

Certaines mesures sont envisagées pour exécuter l'accord du Conseil des Ministres du 11 février 2000 concernant la problématique de l'aéroport national.

On prévoit d'élaborer une réglementation pour les vols de nuit, entérinant un règlement de BIAC (*Brussels International Airport Company*) sur les normes acoustiques devant aboutir au retrait progressif de tous les avions bruyants en 2003. La nouvelle réglementation vise une réduction globale du bruit de 30 %. Par ailleurs, un protocole d'accord a été conclu avec les opérateurs pour la création d'une « période de silence ».

Il est aussi créé un « fonds pour l'Atténuation des Nuisances dans le Voisinage de l'Aéroport Bruxelles-National (FANVA) » qui sera alimenté par des amendes et par une hausse des droits d'usage ou par des taxes. Ce fonds servira à financer le paiement des primes à l'isolation et les indemnités d'expropriation. Un accord de coopération avec les régions s'impose pour l'affectation de ces moyens.

Le rôle régulateur de l'autorité est confirmé en matière de réglementation et de contrôle. Cela implique non seulement une adaptation du contrat de gestion avec BIAC mais aussi un renforcement considérable des missions de contrôle de l'Administration de l'Aéronautique dont une permanence est dorénavant prévue à l'aéroport.

Le groupe de travail (PROBRU) qui s'occupe de divers aménagements à apporter à l'aéroport avance méthodiquement dans ses travaux. Certaines mesures pourront être mises en œuvre assez rapidement tandis que d'autres, plus techniques, devront être transposées dans la réglementation par AIP (*Aeronautical Information Publication*) et via le Code de l'air.

Un bureau externe effectue actuellement une étude sur la politique globale de l'aéroport en vue d'en déterminer la position stratégique. BIAC et Belgocontrol sont concernés par une étude sur le déménagement éventuel de l'aéroport militaire et le problème du droit de superficie des terrains appartenant à l'État est réglé. L'accessibilité de l'aéroport est aussi examinée au sein du groupe RER qui fera connaître prochainement ses premiers résultats.

5.6.2. Mise sur pied d'une cellule environnement et d'un bureau d'information et d'évaluation

L'Administration de l'Aéronautique envisage la création d'une cellule environnement qui, à l'instar de la cellule inspection aéronautique, aurait une fonction horizontale

tie hebben en dossiers behandelen uit de drie verticale pijlers van het bestuur (luchtvervoer, luchtverkeer, luchtwaardigheid).

De cel zou bevoegd zijn voor de problematiek van het geluid, later gebeurlijk uit te breiden tot de problemen van schadelijke emissies.

Buiten de cel leefmilieu zal ook een informatie- en evaluatiebureau opgericht worden om klachten met betrekking tot geluid te behandelen, geluidsmetingen uit te voeren, het probleem te coördineren met de Vlaamse en Brusselse gewesten en specifiek studiewerk uit te voeren. Bij de werkzaamheden van het bureau zullen ook de andere geïnteresseerde partijen worden betrokken: Vlaams en Brussels Gewest, BIAC en de omwonenden van de luchthaven.

5.6.3. Luchtwetboek

Er wordt een inventaris aangelegd van alle milieu-items die thans in het luchtwetboek zijn opgenomen teneinde deze onder een apart hoofdstuk «milieu» te groeperen. Hier zullen onder meer de besluiten over de nachtluchten en over de « *hushkits* » (geluidsdemping) worden opgenomen.

Het ligt daarnaast in de bedoeling om alle luchtvaartreglementeringen en aanbevelingen in één gecoördineerd luchtwetboek te herstructureren. Hierbij beoogt men een drievoudige doelstelling. Ten eerste het tot stand brengen van één coherent en gebruiksvriendelijk geheel, dat een overzicht geeft van alle reglementeringen betreffende de luchtvaart, ten tweede het opvullen van lacunes op het vlak van de reglementering, aanbevelingen en resoluties met betrekking tot sommige luchtsporen en ten derde een aanpassing van de wetgeving teneinde voor het Bestuur van de Luchtvaart de mogelijkheid te scheppen tot het treffen van administratieve sancties bij overtredingen van de luchtvaartwetgeving.

5.6.4. SAFA-inspecties

De SAFA (*Safety Assessment Foreign Aircraft*)-ontwerp richtlijn van juni 1998 van de Raad van Ministers van Vervoer heeft tot doel veiligheidsevaluatieprocedures voor transportluchtvaartuigen, ingeschreven in landen buiten de Europese Unie, vast te leggen. Om deze inspecties meer doeltreffend te maken lijkt het aangewezen ze vooral toe te spitsen op « risicomaatschappijen », waarbij ook de waarde van een « *Air Operator Certificate* » en van de uitgereikte vergunningen op hun betrouwbaarheid worden onderzocht. België heeft hiervoor een aantal indicatoren van zwak veiligheidsniveau opgesteld, die binnen ECAC – werkgroepen (*European Civil Aviation Conference*) zullen worden besproken.

et s'occuperait de dossiers émanant des trois piliers verticaux de l'administration (transport aérien, circulation aérienne, navigabilité).

La cellule serait compétente pour la problématique du bruit, et plus tard éventuellement aussi pour les problèmes relatifs aux émissions nocives.

En marge de la cellule environnement, un bureau d'information et d'évaluation sera créé pour traiter les plaintes relatives au bruit, effectuer des mesures du bruit, coordonner le problème avec les régions flamande et bruxelloise et réaliser des travaux d'étude spécifiques. Les autres parties intéressées (Région flamande, Région bruxelloise, BIAC et les riverains de l'aéroport) seront aussi invitées à participer aux travaux du bureau.

5.6.3. Code de l'air

Un inventaire est actuellement dressé de tous les points concernant l'environnement qui figurent actuellement dans le code de l'air pour les regrouper sous un chapitre distinct « environnement ». Dans ce chapitre seront repris notamment tous les arrêtés relatifs aux vols de nuit et aux atténuateurs de bruit ou « *hushkits* ».

On envisage aussi de restructurer toutes les réglementations et recommandations aéronautiques en un seul code de l'air coordonné. L'objectif est triple: aboutir tout d'abord à un ensemble cohérent et convivial, donnant un aperçu de toutes les réglementations aéronautiques, combler ensuite les lacunes qui subsistent sur le plan de la réglementation, des recommandations et des résolutions relatives à certains sports aéronautiques et adapter enfin la législation pour permettre à l'Administration de l'Aéronautique de prendre des sanctions administratives en cas d'infractions aux règles de l'air.

5.6.4. Inspections SAFA

Le projet de directive SAFA (*Safety Assessment Foreign Aircraft*) de juin 1998 du Conseil des Ministres des Transports vise à fixer des procédures d'évaluation de la sécurité pour les aéronefs de transport immatriculés dans des pays non-membres de l'Union européenne. Pour rendre ces inspections plus efficaces, il conviendrait de les axer surtout sur les « compagnies à risques », ce qui permettrait par la même occasion d'apprécier la valeur d'un « *air Operator Certificate* » ainsi que la fiabilité des autorisations délivrées. La Belgique a relevé à cet effet une série d'indicateurs de faiblesse au niveau de la sécurité qui seront examinés au sein de groupes de travail de la CEAC (Commission européenne de l'aviation civile).

Binnen de SAFA-inspecties dienen ook prioriteiten te worden gesteld over wat in eerste instantie moet worden onderzocht en wat als bijkomend kan gelden. Om meer, en ook betere inspecties te kunnen uitvoeren dient gekwalificeerd personeel te worden aangeworven.

5.6.5. Regionale luchthavens

Het ligt in de bedoeling over te gaan tot de oprichting van een groep experts « Procedures gebruik regionale luchthavens ». Deze groep moet studiewerk uitvoeren en maatregelen voorstellen om de aanvlieg- en vertrekroutes op de regionale luchthavens zodanig in te richten dat dit op zo min bezwarend mogelijke wijze voor de omwonenden kan gebeuren.

Ook het toezicht op de regionale luchthavens zal opgedreven worden. Daarbij zal gestreefd worden naar een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten, teneinde te komen tot een betere samenwerking tussen de federale luchtvaartinspectie en de luchthaveninspecties op de regionale luchthavens. Bijzondere aandacht zal daarbij uitgaan naar de opleidingsprogramma's en de certificatie van het voltallige personeel van de inspectiediensten.

5.6.6. Gevaarlijke goederen

Het luchtvervoer van gevaarlijke goederen moet in de eerste plaats veilig gebeuren. De luchtwaardigheid van de toestellen waarmee deze goederen worden getransporteerd mag op geen enkele manier ter discussie staan. De luchtvaartinspectie zal daarom op dit gevoelig domein van de commerciële luchtvaart meer gerichte controles uitvoeren, vooral op het transport zelf en op de luchtwaardigheid van de vliegtuigen waarmee het gebeurt. Wat luchtarbeid betreft zullen de administratieve procedures strikt worden toegepast zodat de risico's tot een minimum worden beperkt.

5.6.7. Auditprogramma ICAO (*International Civil Aviation Organisation*)

Een aantal diensten van het Bestuur van de Luchtvaart (Vergunningen, Operaties, Luchtwaardigheid) werden in het voorjaar 2000 aan een doorgedreven inspectie onderworpen door een ICAO-audit team uit Montreal. Hoewel de vermelding « *pleinement satisfaisant* » werd gegeven moeten toch nog een aantal aanbevelingen worden opgevolgd. Zo moet er werk worden gemaakt van een gestructureerde beroepsopleiding en moeten een aantal controleopdrachten die nu noodgedwongen niet of nauwelijks worden uitgeoefend wel degelijk worden uitgevoerd.

Wil België het vertrouwen van zijn partners behouden, wat uiteraard essentieel is voor alle operatoren die

Au niveau des inspections SAFA, il y a lieu de fixer aussi des priorités au niveau de ce qui doit être examiné en premier lieu et ce qui vient ensuite. Pour améliorer et multiplier en même temps les inspections, il est indispensable de recruter du personnel qualifié.

5.6.5. Aéroports régionaux

On envisage la création d'un groupe d'experts « procédures utilisation des aéroports régionaux ». Ce groupe doit étudier et proposer des mesures pour aménager les couloirs d'approche et de départ des aéroports régionaux de manière à réduire au maximum les nuisances pour les riverains.

Le contrôle sur les aéroports régionaux sera également renforcé. Un accord de coopération passé entre l'autorité fédérale et les régions devrait permettre d'améliorer la coopération entre l'inspection aéronautique fédérale et l'inspection aéroportuaire sur les aéroports régionaux. Une attention particulière sera consacrée en l'occurrence aux programmes de formation et à la certification de tout le personnel des services d'inspection.

5.6.6. Marchandises dangereuses

Il est primordial que le transport aérien de marchandises dangereuses puisse s'effectuer en toute sécurité. La navigabilité des appareils qui transportent ces marchandises ne peut en aucun cas faire l'objet de la moindre controverse. L'inspection aéronautique effectuera dès lors dans le délicat domaine de l'aéronautique commerciale des contrôles ciblés surtout sur le transport proprement dit et sur la navigabilité des avions utilisés pour ce genre de transports. A propos du travail aérien, les risques seront réduits au maximum par une stricte application des procédures administratives.

5.6.7. Programme d'Audit OACI (*Organisation de l'Aviation civile internationale*)

Certains services de l'Administration de l'Aéronautique (Licences, Opérations, Navigabilité) ont subi au début de l'an 2000 une inspection poussée d'un groupe d'audit de l'OACI de Montréal. Bien que la mention « *pleinement satisfaisant* » leur fut attribuée, il est nécessaire toutefois d'encore se conformer à certaines recommandations. Ainsi faut-il structurer la formation professionnelle et faire en sorte que certaines tâches de contrôle qui, par la force des choses, ne peuvent actuellement pas ou à peine être exercées, puissent effectivement avoir lieu.

Si la Belgique veut conserver la confiance de ses partenaires, ce qui est bien entendu essentiel pour

in ons land geregistreerd zijn (piloten, luchtvaartmaatschappijen, onderhoudsfirma's, vliegtuigconstructeurs, enz.), dan moet het over een competent en goed georganiseerd Bestuur van de Luchtvaart beschikken dat als dusdanig door zijn partners en de gehele professionele sector erkend wordt. Dit impliceert voldoende en goed opgeleid personeel, met lonen die kunnen concurreren met die van de gereguleerde sector, goede interne en externe opleidingsprogramma's, een personeelsbestand waarin leeftijd en ervaring evenwichtig vertegenwoordigd zijn en dat dus de overdracht van de verworven kennis garandeert en ten slotte een combinatie van rigoureuze werkmethodes en een soepele organisatie.

5.6.8. Vliegvergunningen

Voor de Dienst Vliegvergunningen werd 2000 hoofdzakelijk het jaar van de implementering van JAR-FCL 1, (*Joint Aviation Regulations-Flight Crew Licensing*) de geharmoniseerde Europese regelgeving van de JAA-lidstaten op het vlak van de vliegvergunningen voor vliegtuigen. In 2001 zal het systeem verder worden uitgewerkt en op grotere schaal worden toegepast. Dit betekent dat een aantal organisaties verder zal worden erkend voor het geven van opleiding voor het verkrijgen van vergunningen en bevoegdverklaringen.

Voor het jaar 2001 voorziet de dienst de implementering van JAR-FCL 3, zijnde het geneeskundig luik van het JAR-FCL systeem, zodat in de loop van dat jaar een volledige erkenning van de Belgische vliegvergunningen voor vliegtuigen door de andere deelnemende Staten mag worden verwacht.

In 2001 dient verder ook een aanvang te worden gemaakt met de voorbereiding van de toepassing van JAR-FCL 2 betreffende helikopters.

5.6.9. Luchtvaartinspectie

Dank zij een gevoelige uitbreiding van het personeelsbestand van de dienst luchtvaartinspectie, zal het toezicht door deze dienst in belangrijke mate versterkt worden, vooral op het vlak van de luchtvaartregulering en van de luchtvaartbeveiliging. Daartoe werd op de luchthaven Brussel-Nationaal een permanente opgericht van de luchtvaartinspectie, een logisch gevolg van de verdergaande privatisering van deze luchthaven.

De inspecties zullen worden opgedreven op de regionale luchthavens, op gevaarlijke goederen, op de SAFA-aspecten, op de sportluchtvaart en op de technische exploitatievoorwaarden van de luchthavens en de luchthaventerreinen.

l'ensemble des opérateurs enregistrés dans notre pays (pilotes, compagnies aériennes, sociétés de maintenance, constructeurs aéronautiques, etc.), elle doit veiller à disposer d'une Administration de l'Aéronautique, compétente, bien organisée et reconnue comme telle par ses partenaires et par l'ensemble de la profession. Cela suppose un effectif suffisant et bien formé, des rémunérations compétitives par rapport à celles pratiquées dans le secteur réglementé, de bons programmes de formation interne et externe, une pyramide des âges et expériences équilibrée permettant la perpétuation du *know-how* accumulé et enfin des méthodes de travail rigoureuses alliées à une organisation souple.

5.6.8. Licences de vol

Le Service des licences de vol s'est surtout consacré en l'an 2000 à l'implémentation de JAR-FCL 1, (*Joint Aviation Regulations-Flight Crew Licensing*), c'est-à-dire la réglementation européenne harmonisée des États membres des JAA (*Joint Aviation Authorities*) sur le plan des licences de vol pour avions. En 2001, le système sera peaufiné et appliqué sur une plus grande échelle. Cela signifie qu'il faudra agréer aussi une série d'organisations pour l'organisation de la formation pour l'obtention de licences et de qualifications.

Pour 2001, le service prévoit l'implémentation de JAR-FCL 3 qui est le volet médical du système JAR-FCL, ce qui permettra d'obtenir au cours de cette année une reconnaissance complète par les autres États participants des licences de vol belges pour avions.

En 2001 sera également entamée la préparation de l'implémentation de JAR-FCL 2 qui se rapporte aux hélicoptères.

5.6.9. Inspection aéronautique

Une sensible extension de l'effectif du service de l'inspection aéronautique permettra à ce service de considérablement renforcer ses contrôles, surtout sur le plan de la régulation et de la sécurité de la circulation aérienne. À cet effet, une permanence de l'inspection aéronautique a été établie à Bruxelles-National, une suite logique de la privatisation accrue de cet aéroport.

Les inspections seront renforcées dans les aéroports régionaux, sur les marchandises dangereuses, les aspects SAFA, les sports aéronautiques et les conditions d'exploitation techniques des aéroports et des terrains d'aviation.

5.6.10. Luchtvaartbeveiliging (strijd tegen criminaliteit en terrorisme)

Op dit vlak blijft aandacht uitgaan naar de verdere uitwerking van de beveiligingsprogramma's van de Belgische luchthavens en luchtvaartmaatschappijen net als naar het toezicht op deze programma's. Voor de Belgische luchtvaartmaatschappijen betreft dit ook het toezicht op de door hen aangedane buitenlandse luchthavens waar zich veiligheidsrisico's voordoen. In dit laatste verband zal onderzocht worden of initiatieven kunnen genomen worden ter bevordering van de beveiliging van de luchtvaart in deze landen, mogelijk via *partnerships*.

In overleg met de sector zal een pakket maatregelen worden uitgewerkt om het probleem van de « moeilijke passagiers », die de veiligheid van de vlucht ernstig in gevaar kunnen brengen, in te dijken. Deze maatregelen omvatten een nieuwe wetgeving tot definiëring van deze misdrijven en tot invoering van gepaste sancties. Voorzien wordt ook in gepaste opleidingsprogramma's voor alle betrokken personeelsgroepen.

België zal er ook naar streven het « *one stop security concept* » op Europees vlak te verwezenlijken. Dit concept is erop gericht veiligheidsmaatregelen genomen op luchthavens van vertrek te erkennen op transferluchthavens, zodat passagiers en hun bagage bij transfers en transits op luchthavens niet meer aan veiligheidscontroles onderworpen worden. Hiertoe zal een Europees auditsysteem van veiligheidsinspecties van luchthavens uitgewerkt worden en zullen ook op Belgisch vlak verhoogde controles op de naleving van de veiligheidsvoorschriften uitgevoerd worden door de luchtvaartinspectie.

5.6.11. Luchtvaartakkoorden

België heeft momenteel met 127 landen een bilateraal luchtvaartakkoord afgesloten. Hierbij worden voor de Belgische luchtvaartmaatschappijen verkeersrechten verworven of uitgebreid. In 2000 werden nieuwe akkoorden gesloten of aangepast met Sri Lanka, de Nederlandse Antillen, Turkmenistan, Turkije en Kazakstan. Voor de toekomst zijn onderhandelingen gepland met Libanon, Libië, Bangla Desh en Chili.

Het is de bedoeling om in elk nieuw of aangepast akkoord een SAFA-clausule in te schrijven, en clausules die betrekking hebben op de geluidsproblematiek (chapter 3), en de economische aspecten : de notie « *ownership* » vervangen door de notie « *principle place of business* » en de multidesignatie waarbij in één akkoord meerdere luchtvaartmaatschappijen kunnen aangeduid worden.

5.6.10. Sûreté aéronautique (lutte contre la criminalité et le terrorisme)

Sur ce plan, l'attention continue de se porter sur l'élaboration des programmes de sûreté des aéroports et des compagnies aériennes belges de même que sur le contrôle de ces programmes. Pour les compagnies aériennes belges, cela concerne aussi le contrôle dans les aéroports étrangers où elles font escale et où existent des risques de sécurité. À ce propos, on examinera s'il est possible de prendre des initiatives pour promouvoir la sûreté de l'aéronautique dans ces pays, éventuellement par la création de partenariats.

Des mesures seront prises de concert avec le secteur pour endiguer le problème des « passagers récalcitrants », qui peuvent sérieusement mettre en danger la sécurité du vol. Ces mesures requièrent une nouvelle réglementation définissant ces délits et prévoyant des sanctions adéquates. On envisage aussi des programmes de formation appropriés pour tous les membres des personnels concernés.

La Belgique s'efforcera aussi de concrétiser sur le plan européen le concept du « *one security stop* ». Ce concept permet de reconnaître dans les aéroports de transit les mesures de sécurité prises dans les aéroports de départ et d'éviter ainsi aux passagers et à leurs bagages en transfert ou en transit de devoir repasser dans cet autre aéroport par tous les contrôles de sécurité. À cet effet, il faudra élaborer un système d'audit européen des inspections de sécurité dans les aéroports et en Belgique, l'inspection aéronautique renforcera aussi les contrôles sur le respect des prescriptions de sécurité.

5.6.11. Accords aériens

La Belgique a actuellement conclu un accord aérien bilatéral avec 127 pays. Les compagnies aériennes belges ont ainsi pu acquérir ou même étendre leurs droits de trafic. En 2000, de nouveaux accords ont été conclus ou amendés avec le Sri Lanka, les Antilles néerlandaises, le Turkménistan, la Turquie et le Kazakhstan. Pour l'avenir, des négociations sont prévues avec le Liban, la Libye, le Bangladesh et le Chili.

On prévoit dans chaque nouvel accord ou accord amendé l'adjonction d'une clause SAFA, ainsi que de clauses portant sur la problématique du bruit (chapter 3) et sur les aspects économiques: remplacement de la notion de « *ownership* » par celle de « *principal place of business* » et polyvalence permettant dans un seul accord de désigner plusieurs compagnies aériennes.

5.6.12. Vergemakkelijking (*Facilitation*)

Hier zal bijzondere aandacht uitgaan naar de problematiek van de informatieverstrekking en de toegankelijkheid van de luchthaven- en luchtvaartinfrastructuur voor de personen met beperkte mobiliteit.

De ontwikkeling van *Smart Cards* en electronic ticketing in de luchtvaart wordt op de voet gevolgd.

België steunt het Europese initiatief tot uitwerking van een charter over de rechten van de passagiers. Daarbij zal de nadruk liggen op de minimale vereisten inzake de contractuele verhouding tussen passagiers, reisagentschappen en luchtvaartmaatschappijen. Een betere informatie en transparantie zal beoogd worden in verband met het aan de passagier geleverde product (dit naar aanleiding van de problematiek van « *code-sharing* », « *interlining* » en « *frequent flyers* »-programma's). Tenslotte wordt ook de nodige aandacht besteed aan de « *cabin conditions* » voor passagiers en bemanning van vliegtuigen (inzonderheid luchtzuivering en veiligheidsvoorwaarden aan boord).

Tenslotte zal — met het oog op een betere coördinatie van de volledige problematiek van de vergemakkelijking van de luchtvaart — in overleg met de gewesten — de oprichting van een Nationaal Comité (« *National Facilitation Committee* ») voorbereid worden, waaronder op iedere Belgische internationale luchthaven een lokaal « *Facilitation Committee* » zal ressorteren.

5.6.13. Luchtwaardigheid en onderhoud van vliegtuigen

De JAR-145 regelt reeds de controle op de bedrijven die vliegtuigen onderhouden. Vanaf 1 juni 2001 moeten bovendien de JAR-66 en de JAR-147 worden ingevoerd, die respectievelijk de aflevering van vergunningen aan het onderhoudspersoneel regelen (totaal ongeveer 600 in aantal) en de opleidingen van dit personeel in enkele erkende scholen. Hierdoor zal de kwaliteit van het onderhoud nog in belangrijke mate verbeteren.

5.6.14. Internationale initiatieven en samenwerking inzake milieuaangelegenheden

Het ligt in de bedoeling dat België tijdens het EU-voorzitterschap enige aandachtspunten naar voren brengt, om te komen tot concrete voorstellen voor het oplossen van de problemen in verband met lawaaihinder bij nachtvluchten (*hushkits*). Tijdens de komende algemene vergadering van ICAO in Montreal in het najaar 2001 zal in dit forum ook een beslissing moeten worden genomen aangaande de nieuwe geluidsnormen. Als EU-coördinator zal ons land de zeer moeilijke rol toebedeeld krij-

5.6.12. Facilitation

La problématique de l'information et de l'accessibilité de l'infrastructure aéroportuaire et aéronautique pour les personnes à mobilité réduite constitue aussi un de nos soucis majeurs.

L'évolution en aéronautique des *Smart Cards* et de la billetterie électronique est suivie de très près.

La Belgique soutient l'initiative européenne de constituer une charte des droits des passagers. Cette charte portera notamment sur les exigences minimales des relations contractuelles entre passagers, agences de voyages et compagnies aériennes. Elle visera aussi une meilleure information et une meilleure transparence du produit fourni au passager (ce par suite de la problématique des programmes « *code-sharing* », « *interlining* » et « *frequent flyers* »). Elle s'intéressera enfin aux « *cabin conditions* » aussi bien pour les passagers que pour l'équipage des avions (notamment filtrage de l'air et conditions de sécurité à bord).

En vue d'une meilleure coordination de l'ensemble de la problématique de la facilitation dans le domaine aéronautique, on envisage enfin — de concert avec les régions — la création d'un Comité national (*National Facilitation Committee*) dont relèveront les Comités de facilitation locaux établis sur chaque aéroport international belge.

5.6.13. Navigabilité aérienne et entretien des avions

Le JAR-145 règle déjà la contrôle des entreprises qui entretiennent les avions. A partir du 1er juin 2001 il faudra aussi appliquer les JAR-66 et JAR-147 qui règlent respectivement la délivrance d'autorisation aux personnels d'entretien (au total environ 600) et la formation de ces personnels dans quelques écoles agréées. La qualité de l'entretien des aéronefs s'en trouvera considérablement améliorée.

5.6.14. Initiatives internationales et coopération en matière d'environnement

La Belgique envisage de mettre au cours de sa présidence de l'UE l'accent sur certains points qu'elle juge prioritaires, pour aboutir à des propositions concrètes pour résoudre le problème de la nuisance sonore des vols de nuit (atténuateurs de bruit). L'assemblée générale de l'OACI devra au cours de sa prochaine réunion qui se tiendra à Montréal vers la fin de 2001 également prendre une décision au sujet des nouvelles normes acoustiques. En tant que coordinateur

gen om uiteenlopende standpunten hieromtrent van de rijkere en armere landen van de wereld te verzoenen.

De EU is sterk voorstander van het invoeren van een taks op het gebruik van kerosine of een andere fiscale maatregel. Ook binnen ICAO staat dit probleem op de agenda. Het probleem van de uitlaatgassen en de invloed ervan op het klimaat wordt bestudeerd in samenhang met het protocol van Kyoto. Het ligt in de bedoeling tegen de algemene vergadering een kader klaar te hebben zodat later concrete aanbevelingen kunnen toegevoegd worden aan Annex 16. België steunt deze inspanningen.

Het ligt in de bedoeling in de burgerluchtvaart een gezond evenwicht te bereiken tussen de economische aspecten enerzijds en de bekommernis om het milieu anderzijds.

5.7. Zee- en binnenvaart

5.7.1. Zeevaart

5.7.1.1. Milieuaspecten

In het kader van de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) streeft België ernaar de IMDG-Code (*International Maritime Dangerous Goods Code*) voor het vervoer van gevaarlijke producten op zee wereldwijd verplicht te stellen.

In overleg met de gewesten is het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart actief begaan met de uitwerking van een Europese richtlijn inzake havenontvangstfaciliteiten. Die richtlijn beoogt de reglementering van ontvangstfaciliteiten van scheepsafval in de diverse zeehavens zowel voor huishoudelijk afval als voor ladingresten. Met een sluitende controle wordt dit scheepsafval niet langer in zee gestort.

Dank zij een voorbeeldige samenwerking met het Vlaams Gewest wordt de laatste hand gelegd aan de volledige toepassing van de zgn. Hazmat-richtlijn van de Europese Gemeenschap. Die richtlijn legt minimum-eisen op voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de gemeenschap varen. Een nationaal systeem onder de benaming « Hisbel » (*Hazmat implementation system Belgium*) waarbij alle gegevens betreffende schepen en lading in relatie tot de Belgische havens zijn opgenomen, is volledig operationeel.

Dat systeem zal binnenkort elektronisch worden verbonden met gelijksoortige systemen in Nederland, Finland, Spanje, Duitsland en Noorwegen. Indien er zich een ramp met een schip voordoet, kunnen binnen 40 mi-

de l'UE, notre pays aura la très difficile tâche de concilier les positions des pays riches et des pays pauvres qui sont fort divergentes sur ce point.

L'UE est très partisane de l'instauration d'une taxe ou d'une autre mesure fiscale sur l'usage du kérosène. Ce problème figure aussi à l'ordre du jour de l'OACI. Le problème des gaz d'échappement et de leur incidence sur le climat fait, en conjonction avec le Protocole de Kyoto, l'objet d'une étude devant aboutir pour la prochaine assemblée générale à un cadre qui permettrait d'ajouter ultérieurement des recommandations concrètes à l'Annexe 16. La Belgique soutient ces efforts.

Notre objectif est d'aboutir dans l'aviation civile à un sain équilibre entre les aspects économiques d'une part et le souci de l'environnement d'autre part.

5.7. Navigation maritime et intérieure

5.7.1. Navigation maritime

5.7.1.1. Aspects environnementaux

Dans le cadre de l'OMI (Organisation Maritime Internationale), la Belgique s'efforce de rendre universellement obligatoire le code IMDG (*International Maritime Dangerous Goods Code*) pour le transport par mer de produits dangereux.

En concertation avec les régions, l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation s'occupe activement de l'élaboration d'une directive européenne sur les installations de réception portuaire. Cette directive tend à réglementer dans les différents ports maritimes les installations de réception des déchets d'exploitation des navires, tant les déchets domestiques que les résidus de cargaison. Un contrôle cohérent mettra fin aux déversements en mer des déchets d'exploitation des navires.

Une coopération exemplaire avec la Région flamande a permis de mettre la dernière main à l'application complète de « la directive Hazmat » de la Communauté européenne. Cette directive impose des exigences minima aux navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes au départ ou à destination de ports maritimes de la communauté. Le système national « hisbel » (*Hazmat implementation system Belgium*), qui enregistre toutes les données relatives aux navires et leurs cargaisons en provenance ou à destination des ports belges, est entièrement opérationnel.

Ce système sera bientôt relié aux systèmes connexes néerlandais, finlandais, espagnol, allemand et norvégien. En cas de catastrophe maritime, les instances chargées des opérations de sauvetage disposeront dans les

nuten alle gegevens over het schip en zijn lading ter beschikking worden gesteld van de instanties die belast zijn met de reddingsoperaties.

5.7.1.2. Veiligheid

Het beleid inzake veiligheid van de zeevaart wordt voornamelijk bepaald door internationale instanties zoals de IMO, de ILO (Internationale Arbeidsorganisatie) en de EU.

In deze internationale fora zullen de deelnemende experts van het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart erop aandringen dat voorrang wordt verleend aan initiatieven en maatregelen die gericht zijn op het doen naleven van de bestaande reglementering, die reeds veel omvattend is. Het heeft inderdaad geen zin om steeds maar bijkomende nieuwe reglementeringen te ontwikkelen zolang de bestaande regelgeving niet correct wordt nageleefd.

Aldus zal onder meer worden gestreefd naar een actieve medewerking en ondersteuning van de maatregelen die het IMO-FSI Comité (*Flag State Implementation*) in bovenbedoeld kader zal ontwikkelen.

België steunt de Europese voorstellen die gericht zijn op het bekomen van een afdoende controle op de inspecties die de staten op hun eigen vloot uitvoeren, de zgn. « Vlaggenstaatcontrole ». Ook het verscherpen van de controle op organisaties (classificatiemaatschappijen onder meer) die gemachtigd zijn door de vlaggenstaten om in hun plaats op te treden is daarbij prioritair. Het objectief hierbij is dat door nauwkeurige controles aan boord en op het terrein vermeden wordt dat substandaard schepen de zeeën blijven bevaren. Eenmaal de nieuwe ontwerprichtlijnen op Europees vlak zijn goedgekeurd, zal absolute prioriteit worden gegeven aan de omzetting in Belgisch recht.

Een meer doeltreffende controle van de schepen die de havens binnenlopen (Havenstaatcontrole) en de ontwikkeling van een *Europees Quality Shipping Information System* (EQUASIS) moeten worden verder gezet teneinde de substandaardschepen makkelijker te kunnen identificeren.

Het spreekt vanzelf dat ons land zich, tijdens zijn Europees voorzitterschap in de tweede helft van 2001, krachtig zal inzetten om de beoogde doelstellingen na te streven.

Zulke maatregelen komen trouwens niet louter de veiligheid van de zeevaart ten goede maar betekenen eveneens een bijzonder positief antwoord op de milieu-uitdaging.

De besprekingen tussen de Belgische rederijen en verschillende federale instanties verlopen in een gunstig klimaat. Verwacht mag worden dat het grootste deel van de vloot dat door Belgische rederijen wordt gecontroleerd zeer spoedig opnieuw onder Belgische vlag zal

40 minutes de toutes les données concernant le navire accidenté et sa cargaison.

5.7.1.2. Sécurité

La politique de la sécurité de la navigation maritime est principalement définie par des instances internationales telles que l'OMI, l'OIT (Organisation Internationale du Travail) et l'UE.

Dans ces forums internationaux, les experts de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation insisteront sur la priorité à accorder aux initiatives et mesures visant à faire respecter la réglementation existante, qui est d'ores et déjà fort étendue. Il est inutile, en effet, d'élaborer sans cesse de nouvelles réglementations quand la réglementation existante n'est pas appliquée d'une manière correcte.

Ainsi, un des objectifs majeurs consistera en la réalisation d'une coopération active et d'un soutien efficace des mesures que le Comité OMI-FSI (*Flag State Implementation*) prendra dans le cadre de l'implémentation de la réglementation.

La Belgique appuie les propositions européennes visant à réaliser un contrôle efficace des inspections que les États effectuent sur leur propre flotte, aussi appelé « contrôle par l'État du pavillon ». Dans cette optique, il est primordial de renforcer le contrôle des organismes (e.a. les sociétés de classification) mandatés par les États du pavillon pour intervenir à leur place. Les contrôles rigoureux à bord et sur le terrain ont pour but d'éviter que les navires substandards continuent à fréquenter les mers. Dès que les nouvelles propositions de directive auront été approuvées sur le plan européen, il faudra procéder de toute urgence à leur transposition en droit belge.

Un contrôle plus efficace des navires qui font escale dans les ports (contrôle par l'État du port) et le développement d'un *European Quality Shipping Information System* (EQUASIS) sont indispensables pour une identification plus aisée des navires substandards.

Il va de soi que lorsqu'il assumera la présidence européenne dès le second semestre de 2001, notre pays mettra tout en œuvre pour réaliser les objectifs visés.

Ces mesures n'amélioreront d'ailleurs pas seulement la sécurité de la navigation maritime mais auront aussi un impact très positif pour répondre au défi écologique.

Les négociations entre les armateurs belges et diverses instances fédérales se déroulent dans une bonne ambiance. La majeure partie de la flotte contrôlée par des armateurs belges naviguera probablement très bientôt de nouveau sous pavillon belge. Diverses études

varen. Verscheidene studies hebben aangetoond dat dit diverse voordelen zal meebrengen op het vlak van de werkgelegenheid en de uitbouw van heel wat economische activiteiten aan de wal. Anderzijds zal het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart maatregelen moeten treffen om de verhoogde activiteiten die de invlagging meebrengt op te vangen.

5.7.2. Binnenvaart en zeevervoer over korte afstand

5.7.2.1. Milieuaspecten

De bedrijven uit de binnenvaartsector moeten prestatiegerichter en productiever gaan werken. Alle transportexperten zijn het er namelijk over eens dat de binnenvaart een bijzonder gebruiks- en milieuvriendelijk vervoermiddel over land is, dat weinig geluidshinder veroorzaakt en weinig vervuiling of giftig afval produceert. Bovendien verbruikt het weinig energie en neemt het weinig ruimte in beslag.

Deze situatie kan nog verbeterd worden dankzij de conventie over de inzameling, opslag en ontvangst van afval afkomstig uit de binnenvaart en de Rijnvaart die in 1996 te Straatsburg ondertekend werd. Daarom zullen de betrokken federale en regionale overheden een samenwerkingsakkoord sluiten om de uitvoeringsmaatregelen vast te leggen. Daarna zal een wetsontwerp over de ratificatie van de Conventie en de goedkeuring van het akkoord moeten ingediend worden.

In de schoot van de Centrale Rijnvaartcommissie te Straatsburg (CCR) wordt verder gewerkt aan de ontwikkeling van de ADN-reglementering (vervoer gevaarlijke stoffen op de Rijn) om dit ADN-reglement via een Europese regelgeving van kracht te laten worden op alle Europese binnenwateren via het zgn. ADN-Verdrag.

De vermindering van de uitstoot van schadelijke verbrandingsgassen voor machines in de zeevaart en motoren in de binnenvaart is een agendapunt bij de IMO (zeevaart) en de CCR (Rijnvaart). Technische maatregelen worden ontwikkeld om tot een daadwerkelijke verminderde uitstoot van schadelijke uitlaatgassen te komen. Belgische experts dragen hiertoe positief bij.

Het vervoer te water biedt nog heel wat mogelijkheden die kunnen bijdragen tot het verbeteren van de mobiliteit. Tijdens het Belgische voorzitterschap zal daarom onder meer ruime aandacht worden besteed aan het goederenvervoer langs de binnenwateren en aan de promotie van het zeevervoer over korte afstand (short sea shipping). Om in te spelen op het groeiend belang van die laatste sector heeft het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart, in overleg met de Vlaamse overheid, onderwijsprogramma's uitgewerkt die in gespecia-

ont démontré qu'il en résultera une incidence favorable sur l'emploi et le développement de maintes activités économiques à quai. Par ailleurs, l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation devra prendre des mesures pour faire face à la recrudescence des activités résultant de l'empavillonnage.

5.7.2. Navigation intérieure et trafic maritime à courte distance

5.7.2.1. Aspects environnementaux

L'amélioration des performances et de la productivité des entreprises de navigation intérieure doivent être encouragées du fait que, de l'avis de tous les experts en transport, il s'agit d'un mode de transport terrestre particulièrement convivial et écologiquement favorable provoquant peu de nuisances sonores, polluantes et toxiques. Il est également peu gourmand en besoin d'énergie et d'espace.

La convention relative à la collecte, au dépôt et la réception des déchets survenant en navigation intérieure et rhénane signée à Strasbourg en 1996, pouvant encore améliorer la situation à cet égard, un accord de coopération relatif aux mesures d'exécution sera conclu entre les autorités fédérales et régionales concernées. Un projet de loi portant ratification de la Convention et approbation de cet accord, devra être déposé.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCR) à Strasbourg poursuit ses travaux sur le développement de la réglementation ADN (transport de matières dangereuses sur le Rhin) en vue de rendre par le biais d'une législation européenne le règlement ADN finalement applicable sur toutes les eaux intérieures européennes grâce au Traité ADN.

La réduction du rejet de gaz nocifs de combustion par les machines de navigation maritime et de navigation intérieure figure à l'ordre du jour de l'OMI (navigation maritime) et de la CCR (navigation rhénane). Des mesures techniques sont mises au point pour réduire effectivement ces rejets. Des experts belges y participent d'une manière constructive.

Le transport fluvial offre encore bon nombre de possibilités susceptibles d'améliorer la mobilité. Au cours de sa présidence, la Belgique mettra dès lors l'accent sur le transport de marchandises par les eaux intérieures et s'efforcera de promouvoir le transport maritime à courte distance (short sea shipping). Afin de répondre à l'importance croissante de ce dernier secteur, l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation a, de concert avec les autorités flamandes, mis sur pied des programmes d'enseignement permettant aux élèves

liseerde instellingen voor technisch secundair onderwijs leiden tot diploma's en brevetten beperkte zeevaart.

5.7.2.2. Hulp aan de binnenvaartsector

Het nationale en internationale goederenvervoer langs vaarwegen is sinds 1 december 1998 geliberaliseerd, wat het economische systeem en het sociale leven binnen de sector grondig heeft veranderd. Hoewel het nog te vroeg is om een precieze analyse te maken van alle economische gevolgen, kan men nu reeds een algemene daling vaststellen van de vrachttarieven voor het vervoer van zowel droge als vloeibare ladingen. Aan de andere kant, steeg het aantal reizen en verhoogde de rotatie van het binnenvaartmaterieel. Een summiere vergelijking van het aantal door de binnenschepen geladen en geloste goederen tijdens het eerste kwartaal van 1999 enerzijds en het eerste kwartaal van 2000 anderzijds toont een forse stijging aan van de vervoerde tonnages.

Met het oog op de verdere ontwikkeling van deze markt is het van primordiaal belang de nodige aandacht te besteden aan het behoud van de veiligheidsvoorwaarden en aan de nieuwe mededingingstoestanden.

Inzake vlootcapaciteit zal de sector, binnen het wettelijk kader van de Europese Unie, hulp blijven ontvangen om de effecten van de sinds 1990 genomen saneringsmaatregelen te verlengen en aldus een evenwichtige verhouding te bereiken tussen het ruimaanbod en de vraag naar vervoer.

Het marktobservatiesysteem, dat onder de auspiciën van de Europese Commissie opgericht werd, zal bij een zware sectoriele crisis dienen om een eventuele marktinterventie te evalueren.

Bovendien wordt het uitbetalingsstelsel van bedrijfsbeëindigingspremies aan binnenschippers in het licht van de verworven ervaring herzien.

Tenslotte kunnen, met het oog op een eigentijdse en duurzame ontwikkeling van het vervoer te water, binnen het door de Europese Unie voorgeschreven kader en in overleg met de gehele sector en de federale en regionale overheden, nieuwe hulpmogelijkheden aan de sector onderzocht en voorzien worden.

5.7.3. Enig loket

Ten einde een zo efficiënt mogelijke dienstverlening te waarborgen streeft het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart naar een verregaande vereenvoudiging en een zo groot mogelijke rationalisering van de communicatie tussen zijn verscheidene « klanten-gebruikers » (scheepseigenaars, uitbaters, zeelieden, de burger...) en eveneens tussen de verschillende overheids-

d'établissements spécialisés de l'enseignement secondaire technique d'obtenir un diplôme ou brevet de navigation maritime restreinte.

5.7.2.2. Aide au secteur de la navigation intérieure

La libéralisation du marché national et international du transport de marchandises par voie navigable à partir du 1^{er} décembre 1998 a profondément modifié le système économique et la vie sociale du secteur. Bien qu'il soit prématuré de procéder à une analyse précise de tous les impacts économiques, on a constaté une baisse généralisée des taux de fret tant pour les transports de cargaisons sèches que pour les transports de cargaisons liquides. En revanche, on enregistre une hausse du nombre de voyages et une rotation plus élevée du matériel de navigation intérieure. Une comparaison sommaire entre les quantités chargées et déchargées par des bateaux d'intérieur au premier trimestre 1999 et au premier trimestre 2000 fait apparaître une forte augmentation des tonnages transportés.

Dans ce contexte de marché en phase d'adaptation, il convient d'être particulièrement attentif au maintien des conditions de sécurité et aux nouvelles situations de concurrence.

L'aide au secteur dans le cadre légal déterminé par l'Union européenne sera poursuivie en matière de capacité des flottes afin de prolonger les effets de l'action d'assainissement menée depuis 1990 dans le but d'installer un rapport équilibré entre l'offre de cale et la demande de transport.

Le système d'observation du marché mis en place sous l'égide de la Commission européenne sera exploité afin d'évaluer une éventuelle intervention sur le marché en cas d'apparition d'une crise grave dans le secteur.

De plus, le système de paiement de primes de cessation d'entreprise aux bateliers sera réévalué à la lumière de l'expérience acquise.

Enfin, dans le but d'assurer un développement moderne et durable du transport par voie d'eau, de nouvelles aides au secteur pourront être examinées et envisagées dans le cadre prescrit par l'Union européenne et en concertation avec l'ensemble du secteur et les autorités fédérales et régionales.

5.7.3. Guichet unique

Afin de garantir un service aussi efficace que possible, l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation s'efforce de simplifier et de rationaliser au maximum la communication entre ses différents « clients-utilisateurs » (armateurs, exploitants, gens de mer, citoyens, ...) ainsi qu'entre les différentes administrations publiques habilitées à délivrer des licences, des

administraties bevoegd om vergunningen, certificaten en bevoegdheidsbewijzen af te leveren op het vlak van de scheepvaart.

Daarom wordt een geïnformatiseerd centraal scheepvaartbestand uitgewerkt met diverse bijhorende toepassingen met als doel het in werking stellen van een « enig loket » in de verschillende buitendiensten (Antwerpen - Gent - Oostende - Zeebrugge en Luik) mogelijk te maken.

Het project « enig loket » beoogt het elimineren van het steeds opnieuw aanvragen van dezelfde documenten voor verschillende overheidsadministraties en vermijdt dat de burger diverse diensten en administraties moet bezoeken. Aldus kan de klant zich voor alle verichtingen en noden inzake binnen- en scheepvaart, waarbij verschillende overheden, besturen, diensten en instellingen zijn betrokken, tot één enkele instantie, een « enig loket », wenden.

Dit project komt niet enkel de mobiliteitsproblematiek ten goede maar sluit bovendien aan bij het federaal actieplan voor de administratieve vereenvoudiging.

5.8. Samenwerking tussen de transportmodi

« Er is een plaats voor alles en alles hoort op zijn plaats. » Dit illustreert bijzonder goed de taken die elke transportmodus binnen de organisatie van de verplaatsingen moet vervullen. Elke modus heeft inderdaad specifieke karakteristieken inzake kostprijs, capaciteit, flexibiliteit en milieueffecten. Een evenwichtig mobiliteitsbeleid dient met deze verschillen rekening te houden.

Dat privé-operatoren bij hun keuze van transportmodi niet altijd rekening houden met de gevolgen voor het milieu, maakt het uitwerken van een voluntaristische openbare beleidsvoering hieromtrent des te noodzakelijker. Deze vaststelling, evenals de zware concurrentiedruk waaraan de verschillende modi blootgesteld zijn, droeg bij tot de huidige onevenwichtige ontwikkeling en de niet echt optimale verdeling over de transportmodi.

Wil men de verzadiging van de weginfrastructuur tegengaan en een echt multimodaal mobiliteitsbeleid ontwikkelen waarin de minst vervuilende en minst hinderlijke transportmodi een belangrijke plaats innemen, dan moeten we eerst die discrepanties wegwerken.

Om het gezamenlijke aanbod aan openbaar vervoer te verbeteren, moeten de samenwerking en de coördinatie met de Gewesten en de regionale vervoermaatschappijen niet alleen voortgezet maar ook geïntensifieerd worden. De overstapmogelijkheden tussen trein, tram, bus en metro, een degelijke informatie van de reiziger over de dienstregelingen door middel van

certificats et des brevets de compétence en matière de navigation.

Ainsi est mis sur pied un fichier informatique centralisé de la navigation qui, avec ses diverses applications complémentaires, permettra de rendre le « guichet unique » opérationnel dans les différents services extérieurs (Anvers, Gand, Ostende, Zeebrugge et Liège).

Ce « guichet unique » évitera de devoir toujours demander à nouveau les mêmes documents pour les différentes administrations publiques et n'obligera plus le citoyen à se rendre dans différents services ou dans différentes administrations. Le client ne devra donc plus s'adresser qu'à une seule instance, le « guichet unique », pour toutes les matières qui se rapportent à la navigation intérieure et maritime et qui sont du ressort de différentes autorités, administrations, services et organismes.

Ce projet n'est pas seulement une bonne chose pour la mobilité mais s'inscrit aussi parfaitement dans le plan d'action fédéral pour la simplification administrative.

5.8. Coopération entre les différents modes de transport

« Une place pour chaque chose et chaque chose à sa place ». Cet adage s'applique particulièrement bien aux rôles qu'il conviendrait de faire jouer à chaque mode de transport dans l'organisation des déplacements. Tous les modes répondent en effet à des caractéristiques de coût, de capacité, de flexibilité, et d'impacts environnementaux différentes dont il convient de tenir compte dans la conception d'une politique de mobilité équilibrée.

La mise en œuvre de politiques publiques volontaristes en la matière est d'autant plus indispensable que les opérateurs privés ne tiennent pas toujours compte des impacts environnementaux dans leurs choix modaux. Ce constat, ainsi que les pressions concurrentielles fortes différentes auxquelles sont soumis les différents modes, ont conduit au développement déséquilibré et à la répartition modale peu optimale que nous connaissons.

Si l'on veut lutter contre la saturation des infrastructures routières et développer une politique de mobilité véritablement multimodale dans laquelle les modes de transport les moins polluants et les moins encombrants tiennent une place importante, il convient tout d'abord de corriger ces disparités.

Pour améliorer l'ensemble de l'offre de transport en commun, la collaboration et la coordination avec les Régions et les sociétés régionales de transport public doivent être poursuivies et même accentuées. Les correspondances train-tram-bus-métro, l'information au public sur les horaires par des supports communs performants, l'intégration des tarifs, l'aménagement des

efficiënte gemeenschappelijke informatiedragers, de integratie van de tarieven en de inrichting van de overstapzones zijn en blijven de sterke punten van deze complementariteit. De complementariteit met de privévervoermiddelen, met name de fiets, de auto, de taxi en het vliegtuig, moet eveneens versterkt worden.

5.8.1. Project gecombineerd vervoer

In het kader van de diensten die de NMBS moet verlenen om aan de behoeften van de Natie te voldoen, werd in het tweede beheerscontract rekening gehouden met de ontwikkeling van het gecombineerde goederenvervoer. Zelfs al gaat het om een voornamelijk commerciële activiteit, toch is het voor de staat belangrijk om rekening te houden met de externe gevolgen van het vervoer en dus om acties te ondersteunen die deze vervoerswijze bevorderen.

Het overladen van goederen is steeds nadelig, zowel inzake kostprijs, techniek en tijdsduur en heeft dus een negatief effect op de rendabiliteit van de sector.

Het Master Plan, dat de overheid en de NMBS in januari 1999 samen opstelden om op dit vlak een nieuwe impuls te geven, biedt hier verschillende mogelijke initiatieven.

Steunend onder andere op dit Master Plan, bestudeert het ministerie van Verkeer en Infrastructuur de mogelijkheid om een vaste vorm te geven aan een nieuwe financiële bijdrage in het voordeel van het intermodaal vervoer. Elke wegtransporteur die gebruik maakt van de gecombineerde spoor- of waterwegformule zou een « overslagcheque » ontvangen voor iedere container of wissellaadbak die hij vanuit een niet-maritieme openbare Belgische terminal verzendt. Het bedrag van de cheque zal zodanig berekend worden dat de operatie competitief is in vergelijking met het zuiver wegvervoer.

5.8.2. Tariefintegratie

Het is de bedoeling om het aanbod aan openbaar vervoer binnen de centrale zone van het land aantrekkelijker te maken. De klant moet gemakkelijk kunnen reizen, met slechts één enkel vervoerbewijs als hij dat wenst. Er is overeengekomen om in een eerste fase alle bestaande vervoersbewijzen te behouden die geldig zijn in de eerste tariefintegratiezone, namelijk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en in de eerste kring van 11,5 km rond de Grote Markt. De nieuwe geïntegreerde vervoerbewijzen vullen dit tariefaanbod aan.

Op langere termijn zou de gehele door de GEN bediende zone, en zelfs verder, van een gemeenschappelijk tariefaanbod kunnen genieten, dankzij het principe

aires de correspondance restent les points forts de cette complémentarité. La complémentarité avec les moyens de transport privé de personnes à savoir le vélo, la voiture automobile, le taxi et l'avion doit également être renforcée.

5.8.1. Projet transport combiné

Dans le cadre des prestations que la SNCB est tenue de fournir pour les besoins de la Nation, le développement du transport combiné de marchandises a été pris en considération dans le deuxième contrat de gestion. Même s'il s'agit d'une activité avant tout commerciale, il importe pour l'État de tenir compte des effets externes des transports et donc de soutenir des actions en faveur de la promotion de ce type de transport.

Les opérations de transbordement constituent toujours un handicap tant au niveau du coût, de la technique que de la durée en temps et pèsent défavorablement sur la rentabilité du secteur.

Le Masterplan établi en commun par l'État et la SNCB, en janvier 1999, afin de donner une nouvelle impulsion dans ce domaine, a fait ressortir plusieurs initiatives possibles.

En tenant, notamment, compte de ce Masterplan, le ministère des Communications et de l'Infrastructure étudie la manière de concrétiser une intervention financière nouvelle en faveur du transport intermodal. Un « chèque manutention » serait accordé à tout transporteur routier recourant à la formule combinée fluviale ou ferroviaire pour chaque envoi d'un conteneur ou caisse mobile au départ d'un terminal non maritime belge ouvert au public. Le montant sera calculé de manière à rendre l'opération compétitive par rapport au seul transport routier.

5.8.2. Intégration tarifaire

L'objectif poursuivi est d'améliorer l'attractivité de l'offre de transport public desservant la zone centrale du pays. Le client doit pouvoir voyager aisément, avec un seul titre de transport s'il le souhaite. Il est convenu, dans une première phase, de laisser subsister tous les titres de transports existants, qui sont d'application dans la première zone d'intégration tarifaire correspondant à la Région de Bruxelles-Capitale et à la zone de première couronne qui l'entoure dans un rayon de 11,5 km autour de la Grand Place. Les titres intégrés, nouveaux, s'ajoutent à cette offre tarifaire.

À plus long terme, une offre tarifaire commune doit pouvoir être mise en place dans toute la zone qui sera desservie par le RER et même au-delà sur base d'un

van de elektronische kaartenverkoop die gebruik maakt van de meest aangepaste en meest vooruitstrevende technologieën.

5.8.3. Toegankelijkheid van de luchthaven

De vooropgestelde groei van het aandeel van het openbaar vervoer (40 % in 2010 tegen 18 % in 2000), kan enkel bereikt worden door de bediening van de groei-pool, die de luchthaven Brussel-Nationaal is, te versterken door een betere treinverbinding, een uitbreiding van het net en een aangepaster aanbod.

5.8.4. Spoorvracht aan hoge snelheid

In 2001 moeten, in samenwerking met de NMBS en de andere betrokken partners, de mogelijkheden onderzocht worden om het goederentransport via de lucht en de hogesnelheidstreinen beter op elkaar af te stemmen.

5.9. Werken met federale financiering

Een samenwerkingsakkoord tussen de federale regering en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest voorziet sinds 1993 de financiering van initiatieven die de internationale rol en functie als hoofdstad van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest promoten.

Aanhangsel n° 6, dat voor 2001 geldt, voorziet een basisbudget van 3 080 miljoen Belgische frank, die nog moet aangevuld worden met het geheel of een deel van de niet in 2000 vastgelegde gelden van aanhangsel n° 5.

Het programma 2001 van het samenwerkingsakkoord is onderverdeeld in tien hoofdstukken en bevat projecten die onder andere betrekking hebben op de NMBS, de Europawijk en de koninklijke reisweg. Het omvat eveneens restauratieprojecten (KVS, kerk van Laken), renovatieprojecten en de aanleg van stadsparken (Leopold, Maalbeek, Josaphat, Turn & Taxis, Tuin van de Ter Kamerenabdij, Ter Kamerenbos).

Een bijzondere inspanning zal geleverd worden voor de onmiddellijke omgeving van het Zuidstation, waar de meeste wegenwerken in 2001 voltooid zullen zijn. Verder zullen drie belangrijke bouwplaatsen af zijn tegen dat België het voorzitterschap van de Europese Unie overneemt : in de Karmelietenstraat (ministerie van Buitenlandse Zaken), de Raadplaats op het einde van de Belliardstraat en de afwerking van de afdekplaat in de Leopoldswijk. Meer dan ooit wil het samenwerkingsakkoord voor 2001 tegemoetkomen aan de leefproblemen in een stad die hevig onder druk staat door zijn statuut als hoofdstad. Het sociale luik neemt een aanzienlijk deel van het budget in : de fondsen gaan naar gemarginaliseerde wijken, schoolbuurten en sociale woningen.

principe de billettique commune faisant appel aux technologies innovantes les plus adaptées.

5.8.3. Accessibilité de l'aéroport

Le renforcement prévu de la desserte du pôle de croissance que constitue l'aéroport de Bruxelles-National, par une meilleure connexion ferroviaire, une extension du réseau et une offre plus appropriée est indispensable pour atteindre l'objectif d'augmentation de part de marché des transports publics (40 % en 2010 contre 18 % en 2000).

5.8.4. Fret ferroviaire à grande vitesse

En 2001, une étude devrait être menée en collaboration avec la SNCB et les autres partenaires concernés, sur les possibilités d'établir une meilleure jonction entre l'aérien et les trains à grande vitesse pour le transport de marchandises.

5.9. Travaux à financement fédéral

Un Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale permet de financer, depuis 1993, des initiatives dans la Région de Bruxelles-Capitale en vue de promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de cette dernière.

L'avenant n° 6, valable pour 2001, comporte un budget initial de 3 080 millions de francs belges, auquel il faut ajouter tout ou une partie des budgets non engagés en 2000 de l'avenant n° 5.

Le programme 2001 de l'accord de coopération est subdivisé en 10 chapitres composés de projets liés notamment à la SNCB, à l'Espace Bruxelles-Europe et à l'itinéraire royal. Ce programme porte également sur de projets de restauration (KVS, église de Laeken), de rénovation ainsi que de création de parcs urbains (Parcs Léopold, du Maelbeek, Josaphat, Tour et Taxis, Jardin de l'Abbaye de la Cambre, Bois de la Cambre).

Un effort particulier sera réalisé pour les abords de la gare du Midi dont la plupart des travaux de voirie seront terminés en 2001. Par ailleurs, trois chantiers importants seront terminés pour la présidence belge de l'Union européenne : la rue des Petits Carmes (ministère des Affaires Etrangères), la place du Conseil au bas de la rue Belliard et le parachèvement de la dalle du Quartier Léopold. Plus qu'auparavant, l'accord de Coopération 2001 se veut une réponse aux problèmes de cadre de vie dans une ville qui subit d'importantes pressions liées à son statut de capitale. Le volet social représente une part importante du budget : les sommes sont consacrées aux quartiers en difficultés et aux abords d'écoles et de logements sociaux.

Om het openbaar vervoer te optimaliseren, is een aanzienlijk bedrag voorzien voor infrastructuurwerken en werken die de toegankelijkheid van de metrostations voor personen met mobiliteitsproblemen moeten verbeteren.

In de vijfhoek is men met verschillende renovatieprojecten gestart (omgeving van het Rijksadministratief Centrum, centrale laan, Onze-Lieve-Vrouw ter Sneeuw-wijk, westelijk gedeelte van de Kleine Ring) en werd ook de heraanleg van de Keizerinlaan aangevat.

5.10. Europese aangelegenheden

5.10.1. Belgisch voorzitterschap

België zal tijdens het tweede semester van 2001 het Voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie waarnemen.

Het vervoer — de milieu-aspecten en de veiligheid ervan in het bijzonder — zal een belangrijke plaats innemen tussen de prioriteiten van België, tijdens zijn voorzitterschap van de Europese Unie.

Het vervoerbeleid van de Europese Unie streeft één doel na : duurzame mobiliteit, die gebaseerd is op drie krachtlijnen :

- eerlijke concurrentie tussen de transportmodi en tussen de lidstaten;
- integratie van milieuzorg in het EU-vervoerbeleid;
- streven naar maximale veiligheid in het vervoer.

Sinds de inwerkingtreding van het Verdrag van Amsterdam (1 mei 1999) is artikel 251 van het Verdrag ook op het Vervoerbeleid van toepassing, wat betekent dat het Europees Parlement samen met de Raad Vervoer beslist over nieuwe Europese wetgeving (medebeslissingsprocedure).

In ons land valt vervoer, afhankelijk van het onderwerp, zowel onder federale als onder gewestelijke bevoegdheid, waardoor overleg moet worden gepleegd met de Gewesten vooraleer het standpunt van België vast te leggen.

Op niveau van de Europese Unie moet worden gestreefd naar gepaste werkomstandigheden in de vervoerssector en een beleidskader ter begeleiding van de noodzakelijke aanpassingen die de sector worden opgelegd, maatregelen tot internalisatie van de externe transportkosten, een verhoging van de inspanningen voor het gecombineerd vervoer en een gemeenschappelijk energiebeleid.

België zal tijdens zijn voorzitterschap een ontmoeting organiseren tussen de ministers bevoegd voor vervoer en leefmilieu. Gelet op de agenda van de Europese activiteiten, kan verwacht worden dat hierbij talrijke initiatieven kunnen besproken worden die het mogelijk maken aan de leefmilieuvraagstukken een verhoogde prioriteit te geven. Deze zullen eveneens behandeld worden

En ce qui concerne l'amélioration des transports en commun, un budget important est réservé à des travaux d'infrastructure et d'accessibilité des stations de métro aux personnes à mobilité réduite.

Dans le pentagone, divers projets de réaménagement tels que les abords de la Cité administrative, le boulevard du centre, la Petite Ceinture Ouest, Notre Dame aux Neiges, ainsi que l'aménagement du boulevard de l'Impératrice entreront dans une phase de réalisation.

5.10. Affaires européennes

5.10.1. Présidence belge

Pendant le deuxième semestre de 2001, la Belgique assurera la Présidence du Conseil de l'Union européenne.

Le transport, et notamment ses aspects environnementaux et de sécurité, figurera en bonne place parmi les priorités de la Belgique au cours de sa présidence de l'Union européenne.

La politique des transports de l'Union européenne poursuit un objectif, à savoir la mobilité durable, qui est basée sur trois lignes directrices :

- la concurrence loyale entre les modes de transport et entre les États membres;
- l'intégration du souci de l'environnement;
- tendre vers une sécurité maximale dans les transports.

Depuis l'entrée en vigueur du Traité d'Amsterdam (1^{er} mai 1999), l'article 251 du Traité s'applique aussi à la politique des transports, ce qui signifie que le Parlement européen et le Conseil Transports décident ensemble de la nouvelle législation européenne (procédure de co-décision).

Dans notre pays et selon le sujet, les transports sont aussi bien de compétence fédérale que régionale, ce qui exige une concertation avec les régions avant de déterminer le point de vue de la Belgique.

Il convient de promouvoir au niveau de l'Union européenne des conditions de travail adéquates dans le secteur des transports et un encadrement public accompagnant les adaptations nécessaires imposées au secteur, des mesures à long terme allant vers une internalisation des coûts externes de transport, l'intensification des efforts menés jusqu'ici pour le transport combiné, et une politique commune de l'énergie.

La Belgique organisera une réunion commune des ministres responsables des transports et de l'environnement et au cours de sa présidence. Le calendrier des activités européennes permet d'envisager que seront alors discutées de nombreuses initiatives qui permettront de donner une priorité accrue aux questions environnementales. Celles-ci seront également abordées

tijdens diverse seminaries die tijdens het Belgisch voorzitterschap worden georganiseerd.

Op sectorieel vlak worden volgende prioriteiten verwacht :

Wegvervoer

- Verder behandelen van het pakket sociale voorwaarden, aangevat tijdens het Franse voorzitterschap.
- Bevorderen van de verkeersveiligheid, herziening van de richtlijnen over de rijbewijzen en verbetering van de technische reglementering van de voertuigen.
- Nastreven van een minimale harmonisatie van de weekendrijverboden voor zware voertuigen in de Europese Unie.

Luchtvaart

- Streven naar een EU-wetgeving wat betreft beperking van nachtluchten (problematiek van geluidshinder rond de luchthavens).
- Streven naar het scheppen van een eengemaakt Europees luchtruim.
- Vervolg van de werkzaamheden voor het creëren van een Europees agentschap voor de veiligheid van de burgerluchtvaart.

Maritiem Vervoer

- Behandelen van een voorstel van de Commissie betreffende de toegang tot de markt van de havendiensten.
- Verder behandelen van het pakket maatregelen die de maritieme veiligheid bevorderen.
- Bevorderen en ontwikkelen van het zeevervoer op korte afstand (short sea shipping).
- Komen tot een harmonisatie van administratieve documenten, teneinde het maritiem verkeer te vergemakkelijken, conform de FAL-conventie van de IMO.

Binnenvaart

- Een stand van zaken opmaken van de vrijmaking van de binnenvaart.
- Aanpassen van de richtlijn 82/714 (vaststelling van technische voorschriften voor binnenvaartschepen) aan de nieuwe voorschriften van het Reglement voor Onderzoek van Rijnschepen en uitbreiding ervan tot het passagiersvervoer.
- Harmonisering van de minimale voorschriften inzake bemanning (veiligheids- en economisch aspect) indien een akkoord wordt verkregen binnen de Centrale Rijnvaartcommissie.

Spoorvervoer

Voortzetting van het beleid tot verbetering van de veiligheid van het spoorvervoer.

Horizontale maatregelen

- Nieuw witboek over het vervoerbeleid van de Europese Unie, waarbij leefmilieu tot de hoogste prioriteiten zal behoren.
- Groenboek over het stadsvervoer.
- Nieuwe richtsnoeren voor het Trans-Europees Netwerk Vervoer (TEN).

au cours de divers séminaires organisés au cours de la présidence belge.

Au plan sectoriel, on anticipe les priorités suivantes :

Transport routier

- Poursuite des discussions sur le paquet social, entamé pendant la présidence française.
- Promotion de la sécurité routière, révision des directives sur les permis de conduire et amélioration de la réglementation technique des véhicules.
- Tendre vers une harmonisation minimale de l'interdiction faite aux camions de rouler pendant le week-end.

Transport aérien

- Tendre vers une législation européenne en ce qui concerne la limitation des vols de nuit (problématique des nuisances sonores autour des aéroports).
- Tendre vers la réalisation d'un espace aérien unique en Europe.
- Poursuite des travaux en vue de créer une Agence européenne pour la sécurité de l'aviation civile.

Transport maritime

- Discussion de la proposition de la Commission relative à l'accès au marché des services portuaires.
- Poursuite des discussions du paquet de mesures en faveur de la sécurité maritime.
- Promouvoir et développer le transport maritime à courte distance (short sea shipping).
- Obtenir une harmonisation des documents administratifs destinés à faciliter le trafic maritime conformément à la convention FAL de l'OMI.

Transport Fluvial

- Établir un bilan de la libéralisation du transport fluvial.
- Adapter la directive 82/714 (fixation des prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure) aux nouvelles dispositions du Règlement de visite des bateaux du Rhin et l'étendre au transport de passagers.
- Harmoniser les prescriptions minimales en matière d'équipage (aspect sécurité et aspect économique) si un accord est obtenu d'ici là au sein de la Commission centrale du Rhin.

Transport ferroviaire

Poursuivre les politiques visant à améliorer la sécurité du rail.

Mesures horizontales

- Nouveau livre blanc sur la politique des transports de l'Union européenne, où l'environnement figurera parmi les priorités principales.
- Livre vert sur les transports urbains.
- Nouvelles lignes directrices pour les Réseaux transeuropéens de transport – TEN.

5.10.2. Omzetten van richtlijnen

Het omzetten van Europese richtlijnen in Belgisch recht wordt voortgezet en bespoedigd.

5.11. *Verhouding operator-regulator*

5.11.1. Het spoor

De Europese richtlijnen voor de stimulering van het spoorvervoer die in Belgisch recht omgezet worden, bekrachtigen de volgende zaken :

- De toenemende rol van de Staat in veiligheids-aangelegenheden;
- Het behoud van de eenheid binnen de NMBS, de activiteiten worden volledig opgesplitst om boekhoudkundige en organisatorische redenen;
- De hoedanigheid van spoorexploitant (spoorwegonderneming) toegekend aan de NMBS, aan wie het beheer van de infrastructuur wordt toevertrouwd;
- De bevoegdheid van de Staat om exploitatievergunningen van spoorwegondernemingen en veiligheidscertificaten af te leveren en om de infrastructuurcapaciteit te verdelen;
- Het vastleggen en innen van heffingen op het infrastructuurgebruik behoort tot de bevoegdheden van de NMBS, in haar hoedanigheid van beheerder van de spoorweginfrastructuur.

Het zijn deze vrij recentelijk vastgelegde principes die de relaties « *operator-regulator* » binnen het spoor regelen. Momenteel is de NMBS de enige in België gevestigde spoorwegonderneming die in november 1999 van de overheid een exploitatievergunning kreeg.

De ontwerprichtlijnen, het zogenaamde « spoorwegpakket », zouden deze structuur als dusdanig op korte en middellange termijn niet opnieuw in bespreking brengen. Hooguit kan deze structuur wat aangevuld worden. Het afleveren van exploitatievergunningen en van veiligheids- en infrastructuurcertificaten moet steeds op een rechtvaardige en doorzichtige wijze en zonder discriminering gebeuren. Het systeem dat ons land hiervoor ontwikkelde, heeft de expliciete goedkeuring van de Europese Commissie gekregen.

Om concreet het voorgestelde doel te realiseren, staat een gespecialiseerd technisch team het administratief personeel bij voor zaken die kennis van de spoorwegtechniek en van het netwerk vereisen. Deze pragmatische en onmiddellijke oplossing sluit geen andere oplossing op middellange termijn uit, zoals de creatie van een onafhankelijke structuur voor reglementering en controle.

5.10.2. Transposition des directives

La transposition des directives européennes en droit belge sera poursuivie et accélérée.

5.11. *Relation opérateur – régulateur*

5.11.1. Rail

La transposition en droit belge des directives européennes relatives à la revitalisation du rail consacre :

- Le rôle accru de l'État dans les questions relatives à la sécurité.
- Le maintien de l'unicité de la SNCB, la séparation des activités se réalisant totalement sur le plan comptable et organisationnel.
- La qualité d'exploitant ferroviaire (entreprise ferroviaire) de la SNCB, à qui la fonction de gestionnaire de l'infrastructure est confiée.
- La mission confiée à l'État de délivrer les licences d'entreprise ferroviaire, les certificats de sécurité et la répartition des capacités d'infrastructure.

— La fixation et la perception de la redevance d'utilisation de l'infrastructure relevant de la compétence de la SNCB, en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Ce sont ces principes, fixés très récemment, qui structurent les relations «opérateur-régulateur» dans le domaine ferroviaire. À ce jour, la SNCB est l'unique entreprise ferroviaire, ayant un siège d'exploitation en Belgique, à avoir obtenu en novembre 1999 sa licence d'entreprise ferroviaire de la part de l'État.

Les directives en projet, constituant le « paquet ferroviaire », ne devraient pas, en tant que tel, remettre en question cette architecture à court et moyen terme. Tout au plus, celle-ci pourrait être quelque peu complétée. Il est indispensable de faire en sorte que délivrance des licences, des certificats de sécurité et de capacité d'infrastructure, offre toutes les garanties d'équité, de transparence et de non-discrimination. À cet égard, le système mis en place par notre pays a reçu l'aval explicite de la Commission européenne.

Pour atteindre concrètement l'objectif visé, une assistance technique spécialisée a permis de renforcer l'effectif de l'administration dans des matières où la connaissance de la technique ferroviaire et l'expérience du réseau sont indispensables. Cette solution pragmatique et immédiate ne préjuge d'aucune autre solution qui pourrait intervenir à moyen terme comme la création d'une structure de réglementation et de contrôle indépendant.

5.11.2. Luchtvaart

De basiswet inzake luchtvaart is deze van 27 juni 1937, die zijn internationaal kader voornamelijk kreeg door het Verdrag van Chicago op 7 december 1944. De Europese Unie voegt hieraan steeds meer reglementen en richtlijnen toe. Het is steeds de taak geweest van het Bestuur van de Luchtvaart dit regelgevend kader te ontwikkelen en toe te zien op de uitvoering hiervan.

In het verleden werden de meeste uitvoerende taken van de Federale overheid reeds afgesplitst in zelfstandige entiteiten. Voor luchtvaartmaatschappijen, onderhoud en afhandeling was dit reeds geruime tijd het geval. De exploitatie van de meeste luchthavens werd ondergebracht in een overheidsbedrijf (BIAC) of aan de zorgen van de gewesten toevertrouwd. De burgerlijke luchtverkeersleiding werd in handen gegeven van Belgocontrol voor het onderste luchtruim en aan Eurocontrol (Maastricht) voor het bovenste luchtruim.

Deze verzelfstandiging van uitvoerende taken, die dikwijls gepaard ging met de afbouw van monopolies is onze economie zeker ten goede gekomen. De beheersverantwoordelijkheid op een zo laag mogelijk uitvoerend niveau leggen is een lovenswaardig principe en dit kan tot op zekere hoogte gepaard gaan met het toevertrouwen van een zekere mate van technische regelgeving op dit niveau.

Deze evolutie heeft evenwel ook voor gevolg dat meer regelgevende, coördinatie- en controlecapaciteit vanwege de Federale Overheid noodzakelijk zijn om te vermijden dat deze verzelfstandigde entiteiten omwille van hun eigen profijt al te eenzijdige doelstellingen zouden nastreven en zodoende het algemene belang onvoldoende zouden dienen en zelfs onveilige of milieu-belastende toestanden in de luchtvaart zouden creëren.

Het is voornamelijk inzake luchthavens, luchtruim en milieu dat de regelgevende capaciteit en de controle hierop van de hogere overheid onvoldoende is. Het is de bedoeling het Bestuur van de Luchtvaart hieromtrent meer armslag te geven. Het onderbrengen van deze bijkomende taken en het voorzien van de vereiste expertise in het bestuur, zal mogelijke andere wijzigingen vereisen in dit bestuur.

5.12. De bouw

Inzake het bouwwezen is het departement belast met een aantal procedures, zoals de technische keuring van producten en bouwsystemen, het vastleggen en registreren van typespecificaties, de erkenning van laboratoria, inspectie- en certificatie-instellingen, de basisnormen, de erkenning van aannemers en de toepasselijke internationale akkoorden. Daardoor kan het departement in een belangrijke mate de kwaliteit in de bouw verzekeren en, in het kader van de Europese Unie, hierbij ook het

5.11.2. L'aéronautique

En ce qui concerne l'aéronautique, la loi de base est celle du 27 juin 1937, qui a reçu son caractère international principalement grâce au Traité de Chicago du 7 décembre 1944. L'Union européenne y ajoute de plus en plus de réglementations et de directives. L'Administration de l'Aéronautique a toujours eu pour mission de développer ce cadre régulateur et de veiller à son exécution.

Dans le passé, le gouvernement fédéral avait déjà confié la plupart de ses tâches exécutives à des entités indépendantes. C'était déjà le cas depuis longtemps pour les compagnies aériennes, la maintenance et la manutention. L'exploitation de la plupart des aéroports a été confiée à une entreprise publique (BIAC) ou aux soins des régions. Le service du contrôle de la circulation aérienne civile a été confié à Belgocontrol pour l'espace aérien inférieur et à Eurocontrol (Maastricht) pour l'espace aérien supérieur.

Cette autonomisation des tâches exécutives, qui a souvent contribué au démantèlement de monopoles, a sans aucun doute eu un impact positif sur notre économie. Mettre la responsabilité de gestion au niveau exécutif le plus bas est un principe louable qui peut être complété en partie en confiant dans une certaine mesure à ce niveau l'élaboration de réglementations techniques.

Cette évolution implique toutefois aussi une réglementation, une coordination et un contrôle accrus de la part du gouvernement fédéral pour éviter que ces entités autonomes ne poursuivent dans leur propre intérêt des objectifs par trop partiels, au détriment de l'intérêt général et au risque de créer en aéronautique des situations dangereuses ou préjudiciables pour l'environnement.

La capacité réglementaire et de contrôle de l'autorité supérieure fait surtout défaut au niveau des aéroports, de l'espace aérien et de l'environnement. Les pouvoirs de l'Administration de l'Aéronautique seront étendus à cet égard. Ces tâches supplémentaires et l'expertise requise pour effectuer ces tâches impliquent aussi la nécessité d'apporter des changements au sein de l'administration.

5.12. La construction

Le département a en charge un ensemble de procédures — agrément technique des produits et systèmes de construction, l'établissement et l'enregistrement des spécifications-type, l'agrément des laboratoires, organismes d'inspection et de certification, les normes de base, l'agrément des entrepreneurs et les accords internationaux, qui lui permettent de donner des impulsions décisives à l'assurance de la qualité dans la construction et, dans le contexte de l'Union européenne,

concurrentievermogen van de Belgische economie waarborgen.

De invoering van de verplichte EU-markering voor alle bouwmaterialen die op de markt worden gebracht, gaf aan die activiteiten een extra dimensie die van bijzonder vitaal belang is voor de industrie en de Belgische instellingen. Anderzijds is gebleken dat de erkenning van aannemers een uiterst praktisch hulpmiddel is voor de goede werking van de Belgische bouwindustrie binnen een steeds concreter wordende eenheidsmarkt.

De Technische Commissie voor de Bouw bestaat uit alle betrokken partners, zowel uit de overheid als uit de privé-sector, op federaal en op regionaal vlak. Met haar adviezen coördineert en structureert zij al de activiteiten en geeft aldus een concreter karakter aan de acties van al haar partners. Dit komt in het bijzonder tot uiting in de promotieacties voor de kwaliteitsmerken BENOR en ATG (*Agrément Technique* — Technische Keuring), waardoor deze procedures een onontbeerlijk middel zijn geworden om de kwaliteit en de concurrentiekracht van het Belgische bouwwezen te garanderen.

Dit heeft betrekking op zo'n 500 fabrikanten van bouwmaterialen, 9 000 bouwbedrijven (goed voor 40 % van het hele openbare en privé bouwwezen in België) en nagenoeg alle laboratoria en keuring- en certificatie-instellingen van België, en is goed voor ongeveer 2000 normen, duizenden proeven van proto- en prestatietypen inzake stabiliteit, brandveiligheid, gezondheid, hygiëne en milieu, gebruiksveiligheid, akoestiek en rationeel energieverbruik.

5.13. Rampenschade

De regering heeft, op voorstel van de minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, een voorontwerp van wet goedgekeurd over de verzekering tegen natuurrampen. Iedereen die verzekerd is tegen brand zal vanaf het in dienst treden van deze wet gedekt zijn tegen overstromingen, aardbevingen en aardverschuivingen.

Het Rampenfonds zal niet worden afgeschaft, maar zijn rol wordt gewijzigd. In het geval van een belangrijke ramp, die de mogelijkheden van de verzekeraars overschrijdt, zal het Fonds de uitkering van de verzekering aanvullen. Bovendien zal het Fonds fungeren als garantiefonds bij een faillissement van een verzekeraar. Voor het overige behoudt het Rampenfonds zijn bevoegdheden over de goederen en de rampen die niet door de wet op de verzekeringen worden behandeld.

6. Hervorming van de administratie

In het kader van de hervorming van de federale ministeries, zal het ministerie van Verkeer en Infrastructuur omgevormd worden tot de federale overheidsdienst

d'assurer en ces points, la compétitivité de l'économie belge.

L'introduction du marquage CE obligatoire pour toute mise sur le marché de produits de construction a conféré à ces activités une dimension supplémentaire tout à fait vitale pour l'industrie et les organismes belges. D'autre part, l'agrément des entrepreneurs se révèle être un outil extrêmement utile pour la bonne organisation de l'industrie de la construction en Belgique, dans un marché commun de plus en plus réel.

La Commission technique de la Construction réunit tous les partenaires concernés, tant publics que privés, fédéraux que régionaux, et assure, par ses avis, une coordination et une structuration de l'ensemble des activités, donnant ainsi consistance aux actions de tous les partenaires. Cela se traduit notamment par des actions de promotion pour les marques de qualité BENOR et ATG (*Agrément Technique* — *Technische Goedkeuring*) faisant de ces procédures, l'outil indispensable de la qualité et de la compétitivité de la construction belge.

Cela concerne approximativement 500 firmes de produits de construction, 9 000 entreprises de construction (représentant 40 % de toute la construction publique et privée en Belgique), et quasiment tous les laboratoires et organismes d'inspection et de certification en Belgique, pour environ 2000 normes, des milliers de types d'essais et de performances concernant la stabilité, la sécurité incendie, la santé, l'hygiène et l'environnement, la sécurité d'utilisation, l'acoustique et l'économie d'énergie.

5.13. Calamités

Sur la proposition du ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, le gouvernement a approuvé un avant-projet de loi concernant les assurances contre les calamités naturelles. Dès l'entrée en vigueur de cette loi, toute personne disposant d'une assurance contre l'incendie, sera automatiquement couverte pour les dommages causés par les inondations, les tremblements de terre et les glissements de terrain.

Le Fonds des Calamités ne sera pas supprimé mais son rôle sera modifié. En cas de calamité grave, dépassant les possibilités des assureurs, il complètera l'intervention des assurances. De plus, il interviendra comme fonds de garantie en cas de faillite d'un courtier. Pour le reste, le Fonds des Calamités gardera ses compétences pour les biens et calamités exclus de la loi sur les assurances.

6. Réforme de l'administration

Dans le cadre de la réforme des ministères fédéraux, le ministère des Communications et de l'Infrastructure sera transformé en service public fédéral « mobilité et

« Mobiliteit en Vervoer ». Deze federale overheidsdienst zal, meer dan in het verleden, een coördinerende en toekomstgerichte rol moeten spelen inzake de mobiliteitsproblematiek. Tevens zal moeten onderzocht worden of een aantal diensten, waarvan de taken geen betrekking hebben op mobiliteit of vervoer, niet eerder in een andere overheidsdienst moeten ondergebracht worden.

Transport ». Ce service public fédéral jouera devra, plus qu'auparavant, jouer un rôle coordonnateur et prévisionnel en ce qui concerne la problématique de la mobilité. Par ailleurs, il faudra examiner si certains services, dont les tâches ne se rapportent pas à la mobilité ni aux transports, ne devraient pas dépendre d'un autre service public.

BIJLAGE

Invoeren van een geïntegreerd informatiesysteem in het departement

1. Inleiding

Teneinde het departement beter te leiden heeft de Directieraad beslist een geïntegreerd informatiesysteem te ontwikkelen, meer in het bijzonder een geheel van boordtabellen.

De boordtabellen bestaan uit een geheel van pertinente prestatie-indicatoren die noodzakelijk zijn voor het evalueren van de realisatie van de strategische en operationele doelstellingen van een organisatie die de leidende ambtenaren in staat moeten stellen adequate beslissingen te nemen. Daarenboven maken zij bepaalde disfuncties zichtbaar waaraan snel kan verholpen worden.

Het ontwikkelen van een geïntegreerd geheel van boordtabellen voor elk bestuur blijkt evenwel meerdere jaren te duren. Daarom ontwikkelt het departement parallel hiermee een « *Management Information System* » (MIS) dat een reeks basisindicatoren met betrekking tot het geheel van het ministerie zal bevatten.

Dit systeem zal de ambtenaren-generaal in staat stellen te anticiperen op interne en externe evoluties bij het ministerie, die een impact kunnen hebben op het beheer van hun operationele directie. Op deze basis kunnen dan beslissingen genomen worden inzake de toewijzing van de personele, financiële en technische middelen. Dit systeem zal maandelijks opgevolgd worden.

2. Voorstelling van het *Balanced Scorecard* (BSC) — model

Om boordtabellen te ontwikkelen heeft het departement gekozen voor de BSC-methode, ontwikkeld door Kaplan en Norton in 1990.

Deze methode vertaalt de missie en de strategie van de organisatie in een geheel van prestatie-indicatoren die de basis vormen van een sturingssysteem van de strategie. De indicatoren slaan op vier « uitgebalanceerde » assen : de financiële resultaten, de prestaties ten opzichte van de klant, de interne processen en de leerperspectieven van de organisatie.

Zij maken de kern uit van een managementsysteem omdat zij het mogelijk maken :

- de strategie van een organisatie te verduidelijken door haar te vertalen in doelstellingen;
- de strategische doelstellingen mee te delen aan alle leden van de organisatie;

ANNEXE

Introduction d'un système d'information intégré dans le département

1. Introduction

Afin de mieux diriger le département, le Conseil de direction a décidé de développer un système d'information intégré, qui comportera notamment un ensemble de tableaux de bord.

Les tableaux de bord se composent d'un ensemble d'indicateurs de performance pertinents qui sont nécessaires pour évaluer la réalisation des objectifs stratégiques et opérationnels d'une organisation et permettre aux fonctionnaires généraux de prendre des décisions adéquates. De plus, les tableaux mettent à jour certains dysfonctionnements auxquels il peut être remédié rapidement.

Toutefois, il apparaît que le développement d'un ensemble intégré de tableaux de bord pour chaque administration demandera plusieurs années. Dès lors, le département développe, en parallèle, un « *management Information System* » (MIS) qui reprendra une série d'indicateurs de base pour l'ensemble du ministère.

Ce système permettra aux fonctionnaires généraux d'anticiper les évolutions internes et externes au ministère pouvant avoir un impact sur la gestion de leur direction opérationnelle. Sur cette base, les décisions en matière d'allocation des ressources humaines, financières et techniques pourront être prises. Ce système sera suivi mensuellement.

2. Présentation de la méthode du « *balanced Scorecard* » (BSC)

Pour développer ses tableaux de bord, le département a opté pour la méthode du BSC, qui fut développée en 1990 par Kaplan et Norton.

Cette méthode traduit la mission et la stratégie de l'organisation en un ensemble d'indicateurs de performance qui constituent la base d'un système de pilotage de la stratégie. Les indicateurs portent sur quatre axes équilibrés: les résultats financiers, la performance vis-à-vis des clients, les processus internes et l'apprentissage organisationnel.

Ces indicateurs constituent l'ossature d'un système de management car ils permettent de :

- clarifier la stratégie de l'organisation en la traduisant en objectifs;
- communiquer les objectifs stratégiques à l'ensemble des membres de l'organisation;

- de doelstellingen van de eenheden en van de individuen te laten samenvallen met de strategie van de organisatie;

- de strategische intenties te laten aansluiten met de lange termijnobjectieven en met de jaarbudgetten;

- op een regelmatige en systematische wijze evaluaties door te voeren naar de mate waarin de gestelde doelstellingen bereikt zijn;

- een feedback te geven over de strategie en deze eventueel aanpassen.

De BSC is een dynamische methode omdat de geselecteerde indicatoren voortdurend geëvalueerd worden en zo nodig aangepast.

3. Huidige en toekomstige ontwikkelingen

Een eerste ervaring werd opgedaan bij het Bestuur van Wegverkeer en Infrastructuur. Het geheel van boordtabellen van dit bestuur zal afgewerkt en geïnformeerd zijn in de loop van oktober 2000.

De processtappen waren als volgt :

- Concretiseren van de strategische missie van het ministerie in doelstellingen en takenclusters.

- Opleiding van het personeel inzake de BSC.

- Bepalen van de basisactiviteiten en vastleggen van de specifieke doelstellingen van de directies op het vlak van resultaten, kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten, interne processen en het organisatorische leerproces.

- Voor elke doelstelling : bepaling van de prestatie-indicatoren en van de meetpunten, met andere woorden de manier waarop zij berekend worden.

- Voor elk meetpunt : opstellen van een fiche met de te bereiken ideale waarde, de alarmwaarde en de naam van de verantwoordelijke voor de opvolging.

- Validatie of wijziging van de boordtabellen van de directies door de ambtenaar-generaal van de dienst en door de directeur-generaal.

- Ontwikkeling van geïntegreerde boordtabellen voor de diensten en voor het directoraat-generaal volgens hetzelfde proces.

- Informatisering van elke boordtabel op basis van een specifieke software.

In december 2000 zal een eerste evaluatie van het systeem gebeuren. Nu al kan opgemerkt worden dat de BSC-methode iets aangepast werd om te beantwoorden aan de eigenheid van de overheidssector. Zo werden de financiële indicatoren vervangen door resultaats-indicatoren; de andere types indicatoren zijn onveranderd gebleven.

De boordtabellen maken het mogelijk de verwezenlijking van de gestelde doelstellingen na te gaan en de zwakke en sterke punten van een entiteit zichtbaar te maken. Zij kunnen echter het dagelijks beheer niet vervangen, dat onder meer het opzetten van een intern

- faire concorder les objectifs des unités et des individus avec la stratégie de l'organisation;

- relier les intentions stratégiques aux objectifs à long terme et aux budgets annuels;

- procéder régulièrement et de façon systématique à des évaluations de l'atteinte des objectifs fixés;

- assurer un retour d'expérience sur la stratégie et de la modifier en conséquence.

Le BSC est une méthode dynamique car les indicateurs retenus sont continuellement évalués et adaptés où c'est nécessaire.

3. Évolutions présentes et à venir

Une première expérience a été menée à l'Administration de la Circulation routière et de l'Infrastructure. L'ensemble des tableaux de bord de cette administration sera finalisé et informatisé dans le courant du mois d'octobre 2000.

Les étapes du processus furent les suivantes :

- Concrétisation de la mission stratégique du ministère sous forme d'objectifs et de groupes de tâches.

- Formation du personnel en matière du BSC.

- Fixation des activités de base et des objectifs spécifiques des directions en matière de résultats, de qualité du service aux clients, de processus internes et d'apprentissage organisationnel.

- Pour chaque objectif, détermination des indicateurs de performance et des points de mesure, c'est-à-dire la manière de les calculer.

- Pour chaque point de mesure, établissement d'une fiche avec la valeur-cible à atteindre, les valeurs d'alerte et le nom du responsable du suivi.

- Aval ou modification des tableaux de bord des directions par le fonctionnaire général du service et par le directeur général.

- Développement des tableaux de bord intégrés des services et de la direction générale suivant le même processus.

- Chaque tableau de bord est informatisé dans un logiciel spécifique.

En décembre, une première évaluation du système aura lieu. D'ores et déjà, il est à noter que la méthode du BSC a été quelque peu adaptée pour répondre aux spécificités du secteur public. Ainsi, les indicateurs financiers sont remplacés par des indicateurs de résultats; les autres types d'indicateurs sont inchangés.

Si les tableaux de bord permettent de suivre la réalisation des objectifs fixés et de mettre en exergue les points forts et les points faibles d'une entité, ils ne se substituent pas pour autant à la gestion quotidienne qui nécessite entre autres, la mise en place d'un système

controle- en beheerssysteem vereist. Boordtabellen zijn één van de instrumenten die moeten ontwikkeld worden, naast andere zoals de interne audit, de beheerscontrole, de budgettaire controle, ...

Vanaf november 2000 tot september 2001 zullen bij het Bestuur van de Luchtvaart boordtabellen ontwikkeld worden, in samenwerking met een externe consultant en met de interne audit. Daarna zal het systeem versneld in de andere besturen ingevoerd worden.

de contrôle interne et de gestion. Il s'agit d'un outil parmi d'autres à développer tels que l'audit interne, le contrôle de gestion, le contrôle budgétaire, ...

Du mois de novembre 2000 au mois de septembre 2001, l'Administration de l'Aéronautique développera ses propres tableaux de bord avec la collaboration d'un consultant externe et de l'audit interne. Le mouvement s'accélérera par la suite dans les autres administrations.

