

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

31 mei 2016

BELEIDSVERKLARING (*)

van de minister van Mobiliteit

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

31 mai 2016

**NOTE D'ORIENTATION
POLITIQUE (*)**

du ministre de la Mobilité

Zie:

Doc 54 0020/ (2014/2015):

001: Federale regeringsverklaring.

002 tot 028: Beleidsverklaringen.

029: Verslag.

030: Beleidsverklaring.

031 tot 059: Verslagen.

060: Beleidsverklaring.

061: Verslag.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

Voir:

Doc 54 0020/ (2014/2015):

001: Déclaration du gouvernement fédéral.

002 à 028: Notes d'orientation politique.

029: Rapport.

030: Note d'orientation politique.

031 à 059: Rapports.

060: Note d'orientation politique.

061: Rapport.

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

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
 PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tél. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

VOORAF

Mijn politieke oriëntatienota past in de vertaling van de prioriteiten van het Regeerakkoord. Ze heeft als doel de prioritaire assen van mijn mobiliteitsvisie te preciseren. De projecten die ik zal opnoemen zijn ofwel al in uitvoering ofwel zullen ze uitgevoerd worden de volgende drie jaar.

1. Algemene principes

Mobiliteit is een dagelijkse werkelijkheid voor ieder van ons. De daarmee nauw verband houdende milieu- en maatschappelijke uitdagingen zijn dezelfde voor alle transportmodi: het wegvervoer, het watervervoer of het luchtvervoer. De toenemende verzadiging van het wegennet en het ontoereikende of onaangepast openbaar vervoersaanbod hebben regelmatig gevolgen voor de gebruikers en veroorzaken kosten die zwaar doorwegen op onze economie. Het bevorderen van de beroepsmatige of vrijetijdsmobiliteit van punt tot punt is een essentiële uitdaging die alle actoren, zowel de politieke als de sociale en de economische, samen moeten aangaan.

De antwoorden op de mobiliteitsbehoeften zijn multimodaal en transversaal. Ze vergen stevige en belangrijke inspanningen inzake coördinatie, overleg, samenwerking en aanvullende acties vanwege de diverse openbare, institutionele, semi-openbare en privéactoren.

Het luchtvaartdossier is, in alle opzichten, eveneens een prioriteit waarvoor structurele oplossingen moeten worden gevonden die rekening houden met de maatschappelijke, sociale en economische noodwendigheden en leiden tot pacificatie in de sector voor de toekomst.

Ik wil een antwoord geven op de roep van de burgers en van de socio-economische, academische en wetenschappelijke vertegenwoordigers voor een efficiënte mobiliteit.

Sinds verschillende jaren worden de mobiliteitsproblemen waarmee ons land te kampen heeft in een aantal studies aangekaart. Elk van die studies lijkt wel een onderdeel te vormen van de globale oplossing die tal van bevoegdheden aanbelangt. Er bestaat echter sinds sedert meer dan 20 jaar geen globale visie inzake mobiliteit in België die een strategie met korte, middellange en lange termijn doelstellingen en acties mogelijk maakt.

Dergelijke strategie is absoluut noodzakelijk voor een succesvolle *modal shift*.

PRÉAMBULE

Ma note d'orientation politique s'inscrit dans la traduction des priorités de l'accord du Gouvernement. Elle vise à préciser les axes prioritaires de ma vision en matière de mobilité. Les projets que je mentionnerai sont soit déjà en cours de réalisation, soit seront initiés dans les trois prochaines années.

1. Principes généraux

La Mobilité nous concerne tous au quotidien. Les enjeux environnementaux et sociétaux qui y sont intimement liés sont communs à tous les transports: terrestres, aériens et de navigation. La croissance de la saturation des réseaux routiers et l'offre insuffisante ou inappropriée des transports publics ont des conséquences régulières sur les usagers et engendrent des coûts qui pèsent lourdement sur notre économie. Faciliter le déplacement de point à point, qu'il soit professionnel ou de loisir est un défi majeur à relever ensemble, acteurs politiques, sociaux et économiques réunis.

Les réponses aux besoins de mobilité sont multimodales et transversales. Elles exigent de solides et importants efforts de coordination, de concertation, de coopération et d'actions complémentaires des divers acteurs publics, institutionnels, parapublics et privés.

Le dossier "aérien", dans toutes ses composantes est lui aussi une priorité qui impose de trouver des solutions structurelles qui tiennent compte des impératifs sociétaux, sociaux et économiques et qui pacifient le secteur pour le futur.

Je souhaite répondre aux appels des citoyens, des représentants du monde socio-économique, académique et scientifique pour une mobilité efficiente.

Depuis plusieurs années, diverses études abordent les problèmes de mobilité auxquels notre pays fait face. Chacune de ces études semble être une partie d'une solution globale qui touche à de nombreuses compétences. Depuis plus de 20 ans il n'existe pas de vision globale de la mobilité en Belgique permettant une stratégie avec objectifs et actions à court, moyen et long termes.

Elle est absolument nécessaire pour réussir un *modal shift*.

De diagnose moet gezamenlijk worden gesteld met alle actoren en gewestregeringen teneinde een gemeenschappelijke strategie uit te werken, uitgaande van een meerjarenvisie die de mogelijkheid biedt om de uitwerking ervan te maximaliseren ten behoeve van alle burgers en van de economische sector. Die strategie zal dan aanleiding geven tot het bepalen van de doelstellingen en van de acties die elk bevoegdheidsniveau bij voorrang moet implementeren met inachtneming van zijn bevoegdheden, in de wetenschap dat een efficiënter spoorvervoer één van de sleutels vormt voor het mobiliteitsstelsel in ons land.

Dit indachtig stel ik aan alle ministers van Mobiliteit voor om regelmatig met onze experts bijeen te komen om die sterke strategie uit te werken in de domeinen waar coördinatie een meerwaarde kan scheppen voor de mobiliteit van de burgers en bedrijven uit het noorden, het centrum en het zuiden van het land, zowel in de stedelijke centra als in de landelijke gebieden.

Concreet gesteld zal mijn mobiliteitsbeleid op verscheidene algemene principes berusten:

1) een mobiliteitsbeleid moet noodzakelijkerwijs duurzaam zijn, op lange termijn uitgedacht worden, het algemeen belang beogen en opgevat zijn volgens de hoogste standaarden inzake kwaliteit, betrouwbaarheid en veiligheid.

2) de bevordering van de comodaliteit is het uitgangspunt van mijn mobiliteitsbeleid. De nadruk zal worden gelegd op een ketenmobiliteit waarbij verscheidene vervoersmodi perfect op elkaar aansluiten, over de grenzen van de Gewesten heen;

3) hoewel de beleidsvoeringen inzake mobiliteit traditiegetrouw gericht zijn op het 'aanbod' wil ik eveneens focussen op de beheersing van de vraag inzake vervoer. Er bestaan transversale denkpijlers die er bijvoorbeeld op gericht zijn de vraag te beperken of te heroriënteren omwille van de verzadiging van de netten, inzonderheid tijdens de spitsuren;

4) ik zal de initiatieven ondersteunen die de invoering van een mobiliteitsbudget beogen. Dit wettelijk kader moet de bestaande wetgeving rond het door de werkgever betaalde vervoer harmoniseren en vereenvoudigen, zodat de werknemer zijn verplaatsingen op flexibele wijze en op vrijwillige basis kan kiezen binnen het hem toegekende budget;

5) de tools voor het implementeren van alle beleidsvoeringen inzake mobiliteit dienen te worden heroverwogen vanuit het oogpunt van de nieuwe informatie- en communicatietechnologieën (NICT) en van de

Le diagnostic doit être posé ensemble avec tous les acteurs et les gouvernements régionaux pour établir une stratégie commune, reposant sur une vision pluriannuelle qui nous permettra de maximiser les effets pour tous les citoyens et le secteur économique. De cette stratégie découlera la définition des objectifs et des actions à mettre en œuvre en priorité par chaque niveau de pouvoir compétent dans le respect de ses compétences, une meilleure efficacité du transport ferroviaire étant une des clés du dispositif de mobilité du pays.

Dans cette optique, je propose aux ministres de la Mobilité et des Transports de nous rencontrer régulièrement avec nos experts pour élaborer cette stratégie forte dans les domaines où la coordination peut apporter une plus-value à la mobilité des citoyens et des entreprises du nord, du centre et du sud du pays, des pôles urbains ou de l'espace rural.

Concrètement, ma politique de mobilité sera basée sur plusieurs principes généraux:

1) Une politique de mobilité doit nécessairement être durable, pensée à long terme, viser l'intérêt général et se concevoir avec les plus hauts standards de qualités, de fiabilité et de sécurité.

2) La promotion de la co-modalité est le point de départ de ma politique de mobilité. L'accent sera mis sur une mobilité en chaîne avec différents modes de transport qui concordent parfaitement et qui ne s'arrêtent pas aux frontières des Régions.

3) Alors que traditionnellement les politiques de mobilité sont orientées vers l'"offre", je souhaite également me focaliser sur la maîtrise de la demande de transport. Il existe des pistes de réflexion transversales, par exemple, visant à limiter ou à réorienter la demande étant donné la saturation des réseaux en particulier en heure de pointe.

4) Je soutiendrai les initiatives qui visent à créer un budget de mobilité. Ce cadre légal devra harmoniser et simplifier les législations existantes concernant le transport payé par l'employeur, de sorte que le travailleur puisse choisir ses déplacements de façon flexible et sur base volontaire dans les limites du budget qui lui est alloué.

5) Les outils de mise en œuvre de toutes les politiques de la mobilité doivent être repensés au travers du prisme des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) et des Systèmes de Transports

intelligente vervoerssystemen (ITS), welke zorgen voor een verbetering van de capaciteit en van de veiligheid van ongewijzigde infrastructuur;

6) in een streven naar optimalisatie van de investeringen, naar interoperabiliteit van de diensten en naar een intelligent beheer van de open en anonieme gegevens dient de link te worden gelegd tussen al die overlegde beleidsvoeringen en de ingezette middelen.

2. Duurzame mobiliteit

Een duurzame mobiliteit garanderen, is een aanzienlijke uitdaging en is belangrijk op socio-economisch vlak en voor het milieu. De COP 21 heeft onlangs de contouren hiervan herhaald en kwam tot sterke verbintenissen.

Rekening houdend met de bindende doelstelling van de Europese Unie om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 op zijn minst met 40 % te verminderen ten opzichte van 1990, zal de Europese Commissie tegen midden juli de verdeling tussen de lidstaten voorstellen van de inspanningen in de sector die niet onder het emissiehandelsstelsel valt, en waar de vervoersector deel van uitmaakt. In het raam van deze verplichtingen voor België zal ik overleg plegen met de minister van Leefmilieu en met de gewestelijke ministers teneinde op het gebied van vervoer de gepaste maatregelen in te voeren die beogen bij te dragen tot de doelstellingen op nationaal niveau.

Ik ben ervan overtuigd dat de intelligente vervoerssystemen kunnen bijdragen tot een vermindering van de uitstoot in de vervoerssector, tot een verhoging van de verkeersveiligheid en tot minder problemen van verkeersverzadiging.

Vandaar dat ik, in overleg met de gefedereerde entiteiten, initiatieven zal nemen om technologische ontwikkelingen te ondersteunen (bv. een gedragscode voor geautomatiseerde voertuigen, de uitvoering van het plan voor de verdere ontwikkeling van *Intelligent Speed Adaptation* (ISA), ...).

Gelijktijdig met de regelgevende evoluties van de Wegcode (waarvan de aanpassing momenteel loopt) die rekening houden met de technologische vooruitgang zoals de snelle fietsen met elektrische trapondersteuning, zal ik de promomaatregelen aanmoedigen in samenwerking met mijn collega's en in overleg met de gewesten.

Het is ook van wezenlijk belang dat ons voertuigenpark de komende jaren wordt vergroend. Daarom zal ik er samen met mijn collega van Ambtenarenzaken op toezien dat de regering bij voorkeur elektrische, hybride

Intelligents (ITS) qui, à infrastructure constante, en améliore la capacité et la sécurité.

6) Il est nécessaire de faire le lien entre toutes ces politiques concertées et les moyens mis en œuvre, dans un souci d'optimisation des investissements, d'interopérabilité des services et d'une gestion intelligente des données ouvertes et anonymes.

2. Mobilité durable

Assurer une mobilité durable est un défi considérable et est important au plan socio-économique pour l'environnement. La COP 21 en a rappelé récemment les contours et a abouti à des engagements forts.

Compte tenu de l'objectif contraignant de l'Union européenne de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, d'au moins 40 % par rapport 1990, la Commission européenne proposera pour mi-juillet, la répartition de l'effort entre les États membres dans le secteur non ETS dont le transport fait partie. Dans le cadre de ces obligations, je me concerterai avec la ministre de l'Environnement et les ministres régionaux afin de mettre en place les mesures appropriées au niveau du transport visant à atteindre les objectifs au niveau national.

Je suis convaincu que les Systèmes de Transport Intelligent peuvent contribuer à réduire les émissions du secteur des transports, améliorer la sécurité routière et réduire les problèmes de congestion.

C'est pourquoi je prendrai, en concertation avec les entités fédérées, des initiatives visant à soutenir les développements technologiques (par ex. un code de bonnes pratiques pour les véhicules à conduite automatisée, l'exécution du plan pour la poursuite du développement de l'adaptation intelligente de la vitesse (ISA,...).

Parallèlement aux évolutions réglementaires du Code de la route, qui tiennent compte des avancées technologiques telles que les vélos rapides à assistance électrique et qui est en cours d'adaptation, j'encouragerai les mesures de promotion en collaboration avec mes collègues et en concertation avec les Régions.

Il est également essentiel que notre parc automobile devienne plus vert les prochaines années. C'est la raison pour laquelle, je veillerai, avec mon collègue de la fonction publique, à ce que le gouvernement achète de

of met CNG aangedreven voertuigen aanschafft voor alle federale openbare diensten en voor de federale instellingen.

Dit zou moeten gebeuren in het kader van een algemene denkoefening tussen de administraties over het gebruik van dienstwagens op grond van een meer doorgedreven *fleetmanagement* die het federale wagenpark groener en rendabeler zal maken (leasing, autodelen tussen de overheidsdiensten, 's avonds en in het weekend *carsharing* met de privé, ...).

Tot slot wil ik herhalen hoezeer ik ervan overtuigd ben dat een duurzame mobiliteit enkel bewaarheid kan worden wanneer het openbaar vervoerssysteem een verhoogde efficiëntie haalt.

Die overtuiging kan concreet worden gemaakt dankzij een betere coördinatie van de verschillende modi, namelijk trein, bus, tram en metro, maar ook door het ontwikkelen van infrastructuur die de *modal shift* in de hand werken, waarbij elkeen probeert de met een persoonlijk vervoermiddel afgelegde afstand te verminderen om zich meer met een collectieve vervoersmodus te verplaatsen.

3. Spoorwegen

3.1. Een omgeving in volle evolutie

Sinds jaren blijft de mobiliteitsbehoefte in België stijgen.

Zowel voor het wegvoer als voor het vervoer per spoor tonen talrijke indicatoren aan dat er nu reeds op bepaalde plaatsen en op bepaalde tijdstippen van de dag sprake is van een verzadiging van de snelwegen-, wegen- en spoorwegcapaciteit. Dit verschijnsel, dat bij ongewijzigd beleid nog zou toenemen, heeft gevolgen voor de vlotheid van de verplaatsingen in België. Vandaar dat er overal wordt opgeroepen tot een strategie en een meerjarenmobiliteitsplan die blijk geven van durf en daadkracht.

Tot die indicatoren behoren onder meer de tijd die verloren gaat in files, de stiptheid van de treinen, de capaciteitslimiet van de Noord-Zuid-verbinding (bij ongewijzigde technologie), de verhoogde uitstoot van broeikasgassen, en de congestieproblemen in en rond de grote steden van ons land. Brussel en Antwerpen behoren trouwens tot de meest filegevoelige steden van Europa.

Dit is de context waarin de Belgische spoorwegen voor de grote uitdaging komen te staan dat de stijgende mobiliteitsvraag moet beantwoord worden en tegelijk de

préférence des véhicules électriques, hybrides ou à la propulsion GNC pour tous les services publics fédéraux et institutions fédérales.

Ceci devrait se faire dans le cadre d'une réflexion générale entre les administrations sur l'utilisation des voitures de services à travers un *fleet management* plus poussé qui rendra le parc automobile fédéral plus vert et plus rentable (leasing, partages des voitures entre les services publics, *car sharing* en weekend et soir avec le privé...).

Enfin, je tiens à rappeler combien je suis convaincu qu'une mobilité durable ne pourra être une réalité que si le système des transports en commun atteint une efficacité accrue.

Concrétiser cette conviction est possible grâce à une meilleure coordination des différents modes train, bus, tram, métro, mais aussi par le développement d'infrastructures qui favorisent le *modal shift* où chaque individu cherche à réduire la distance parcourue à l'aide d'un mode de transport individuel pour se déplacer davantage dans un mode collectif.

3. Chemins de fer

3.1. Un environnement en pleine évolution

Depuis des années, la mobilité en Belgique ne cesse de croître.

Tant pour le transport routier que pour le transport par voie ferrée, de nombreux indicateurs montrent que la saturation de la capacité autoroutière, routière et ferroviaire est déjà une réalité à certains endroits et à certains moments de la journée. Ce phénomène qui tend à s'aggraver à politique inchangée impacte la fluidité des déplacements en Belgique. D'où les appels venant de toutes parts pour une stratégie et un plan pluriannuel de mobilité qui soit audacieux et fort.

Parmi ces indicateurs, on retrouve notamment le temps perdu dans les embouteillages; la ponctualité des trains; la limite de capacité de la Jonction Nord-Midi (à technologie inchangée); l'émission accrue de gaz à effet de serre et les problèmes de congestion dans et autour des grandes villes de notre pays. Bruxelles et Anvers font d'ailleurs partie des villes les plus engorgées d'Europe.

C'est dans ce contexte que les chemins de fer belges doivent faire face à un défi majeur de répondre à la demande croissante de mobilité tout en augmentant

kwaliteit van de dienstverlening moet worden verzekerd in het belang van de klanten, zoals gevraagd door de federale regering.

Om dit te verwezenlijken, in een gezond gemaakte financiële omgeving, moet er een gemeenschappelijke spoorwegvisie worden ontwikkeld tussen Infrabel en de NMBS.

Op zich zal die visie niet volstaan om de mobiliteitsuitdaging in België op te lossen. Daar bovenop is een efficiënte coördinatie nodig van zowel de regionale als de federale mobiliteitsactoren.

3.2. De spoorwegen: de ruggengraat van het openbaar vervoerssysteem

Het spoorwegsysteem vormt de structurerende as van het openbaar vervoerssysteem die essentieel is in het leven van onze burgers en onze ondernemingen. Het biedt aanzienlijke milieuvoordelen.

3.2.1. Voor een dynamische complementariteit van het transport

Ik wil dat de NMBS en Infrabel zich inschrijven in een geïntegreerd openbaarvervoersaanbod. De strategie moet gestoeld zijn “systeem van aansluitingsknooppunten”, zoals aanbevolen door de vzw’s *TreinTramBus* en *Navetteurs.be*, en op de noodzakelijke samenwerking van alle openbare vervoermaatschappijen en andere dienstverleners op het vlak van mobiliteit (carpooling, fietsverhuur, autodelen...).

Teneinde afdoende resultaten te behalen is het noodzakelijk dat plekken worden ingericht voor een werkelijk overleg op politiek, bestuurlijk, technisch of commercieel niveau, zij het bijvoorbeeld in het kader van de voorbereiding van het nieuwe vervoersplan 2017, van de komende beheerscontracten en meerjareninvesteringsplannen, of van de afwerking van de GEN-infrastructuurprojecten. Het Intermodaliteitsplatform en de investeringscel, die door mijn voorganger werden opgestart, beantwoorden reeds aan die doelstelling, die ik zal verder zal opvolgen.

Binnen het kader van het Intermodaliteitsplatform en van het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit, die onder meer zullen werken aan de bepaling van de doelstellingen van de vervoersplannen van de openbare vervoersmaatschappijen teneinde de aansluitknooppunten te garanderen, zullen alle intermodaliteitsvraagstukken uiteraard centraal staan.

la qualité du service dans l'intérêt des clients tel que demandé par le gouvernement fédéral.

Pour y parvenir, dans un environnement financier assaini, il faut développer une vision ferroviaire commune entre Infrabel et la SNCB.

Cette vision seule ne suffira pas à résoudre le défi de la mobilité en Belgique. Il faut y ajouter une coordination efficace des acteurs de la mobilité qu'ils soient régionaux ou fédéraux.

3.2. Le chemin de fer: la colonne vertébrale du système de transport public

Le système ferroviaire constitue l'axe structurant du système de transport public essentiel à la vie de nos citoyens et de nos entreprises. Il offre d'importants avantages environnementaux.

3.2.1. Pour une complémentarité dynamique des transports

Je souhaite que la SNCB et Infrabel s'inscrivent dans une offre de transports publics intégrée. La stratégie doit être fondée sur un “système de nœuds de correspondance” tel que recommandé notamment par les ASBL *Navetteurs.be* et *TrainTramBus* ainsi que sur la nécessaire collaboration de l'ensemble des sociétés de transport public et autres prestataires de services de mobilité (covoiturage, location de vélos, partage de voitures...).

Pour atteindre des résultats probants, il est indispensable d'assurer la mise en place de lieux de réelle concertation aux niveaux politique, administratif, technique ou commercial que ce soit, par exemple, dans le cadre de la préparation du nouveau plan de transport 2017, des prochains contrats de gestion et plans pluriannuels d'investissement ou de la finalisation des projets d'infrastructure RER. La Plateforme d'intermodalité et la Cellule d'investissement, initiées par mon prédécesseur, répondent déjà à cet objectif que je poursuivrai.

Dans le cadre de la plateforme d'intermodalité et du Comité exécutif des ministres de la Mobilité, qui travailleront notamment aux définitions des objectifs des plans de transport des sociétés de transport public afin de garantir ces nœuds de correspondance, toutes les questions d'intermodalité seront évidemment au centre des préoccupations.

Via die platformen voor dialoog tussen de deelentiteiten wil ik, met inachtneming van hun respectieve bevoegdheden, een langetermijnvisie van de intermodale mobiliteit van het land met de trein als structurerende as bepalen.

Dit moet kunnen leiden tot een efficiëntere intermodaliteit trein-fiets, trein-wagen, trein-bus, trein-tram, trein-metro, enzovoort. Zo wens ik dat alle actoren kunnen samenwerken aan doeltreffende mobiliteitsoplossingen en aan een efficiënt (openbaar) vervoer, dat tegelijkertijd complementair is en tegemoet komt aan de noden van de samenleving. In dat opzicht richt ik een oproep tot de Gewesten opdat ze zelf ook elk een openbaar bus-tram-metro vervoersplan zouden opmaken en delen, waarbij rekening wordt gehouden met de bedoeling dat er vervoerketens worden gevormd waarvan ook de trein deel uitmaakt. Dit vereist van hen dat ze hun vervoerdiensten aanpassen aan de frequenties, kadansregelingen en amplitudes die ze door de NMBS georganiseerd willen zien op haar lijnen.

3.2.2. Een spooraanbod voor iedereen: stedelijke centra en landelijke gebieden

Het geïntegreerd openbaarvervoeraanbod moet uiteraard rekening houden met de specifieke noden van alle Gewesten, inclusief die met dunbevolkte gebieden. Afgaande op de intrinsieke kenmerken van het spoorvervoer is die vervoersmodus weliswaar hoofdzakelijk voorbestemd voor de relaties tussen dichtbevolkte stedelijke centra. Onder bepaalde omstandigheden blijkt die modus evenwel ook volkomen pertinent en essentieel te zijn in landelijke gebieden, zoals het voorbeeld van Zwitserland het aantoont.

Eén van die omstandigheden is een hoge attractiviteit dankzij een goed gericht aanbod dat perfect gecoördineerd is met het regionale vervoer. De exploitatiewijze die wordt ingesteld op de bestaande lijnen moet uiteraard rekening houden met de reizigersstromen. Tot die aanpak behoren bijvoorbeeld aangepast rollend materieel en aangepaste infrastructuur, geschikte frequenties, specifieke onderhoudsprincipes, evenals dezelfde frequenties voor de bussen, metro's en trams die de gebieden bedienen en de NMBS-stations en -stopplaatsen moeten aanleveren, wat een *conditio sine qua non* is voor succesvolle vervoersketens zoals gewenst door de federale regering en de gewestregeringen.

Het organiseren van een kwaliteitsvolle bediening in landelijke gebieden schept tevens een tastbare link tussen die dikwijls verafgelegen gebieden en de grote centra. In dat opzicht draagt het spoorvervoer bij tot

À travers ces plateformes de dialogue entre entités, je souhaite définir, dans le respect des compétences de chacune d'entre elles, une vision à long terme de la mobilité intermodale du pays avec le train comme axe structurant.

Cela doit permettre une intermodalité plus efficace "train-vélo", "train-voiture", "train-bus", "train-tram", "train-métro", etc. Je souhaite ainsi que l'ensemble des acteurs puissent coopérer à des solutions de mobilité effectives et à un transport (public) efficace, à la fois complémentaire et répondant aux besoins de la société. Et à ce titre, j'en appelle aux Régions pour qu'elles établissent et partagent aussi chacune un plan de transport public bus-tram-métro tenant compte de la volonté de constituer des chaînes de transport public incluant le train. Cela exige de leur part d'adapter leurs services de transport aux fréquences, cadencements et amplitudes qu'elles souhaitent que la SNCB organise sur ses lignes.

3.2.2. Une offre de transport pour tous: pôles urbains et zones rurales

Cette offre de transports publics intégrés doit évidemment tenir compte des besoins spécifiques de toutes les régions, y compris celles à faible densité de population. Certes, les caractéristiques intrinsèques du mode de transport ferroviaire le destinent principalement aux relations entre grands pôles urbains avec une population nombreuse. Néanmoins, il s'avère également tout à fait pertinent et essentiel en zone rurale sous certaines conditions comme l'exemple suisse le démontre.

Parmi ces conditions, figure une attractivité élevée grâce à une offre bien ciblée et parfaitement coordonnée avec les transports régionaux. Le mode d'exploitation mis en œuvre sur les lignes existantes doit bien entendu tenir compte des flux de voyageurs. Un matériel roulant et une infrastructure adaptés, des fréquences appropriées, des principes de maintenance spécifiques relèvent par exemple de cette approche ainsi que la même fréquence des bus, métros et trams qui irriguent les territoires et doivent alimenter les gares et points d'arrêts SNCB, condition sine qua non du succès des chaînes de transport souhaitées par les gouvernements fédéraux et régionaux.

L'organisation d'une desserte de qualité en milieu rural crée également un lien tangible entre ces zones souvent excentrées et les grands centres. Sous cet angle, le transport ferroviaire contribue à soutenir une

het ondersteunen van een evenwichtig ruimtelijke ordeningsbeleid en tot de cohesie van de verschillende landsdelen.

Tot slot vermijdt een goede spoorwegbediening van de landelijke gebieden voor talrijke pendelaars de verleiding om in hun wagen te blijven tot aan hun eindbestemming in de grote tewerkstellingspolen.

Collectief gezien rechtvaardigen al die elementen het vrijwaren van de spoorwegbedieningen in de landelijke gebieden. Zo staat er geen enkele sluiting van stopplaats of station gepland tussen nu en 2020.

Er zal ook bijzondere aandacht worden besteed aan de grensgebieden waar woon-werkverplaatsingen (en/of woon-schoolverplaatsingen) talrijk zijn en eveneens congestie op de wegen veroorzaken. Ik zal het overleg met de NMBS leiden om de bediening met de Benelux-landen en met Duitsland en Frankrijk te verbeteren.

3.3. Een gemeenschappelijke en klantgerichte visie inzake mobiliteit

3.3.1. Voor een overlegde bedrijfscultuur in het voordeel van de klanten

De in 2014 gefinaliseerde hervorming van de structuren van de NMBS Groep heeft aan de NMBS als enige de verantwoordelijkheid gegeven voor de klant ("B2C") terwijl Infrabel zich moest concentreren op de dienstverlening aan de spoorexploitanten ("B2B").

Die evolutie heeft weliswaar bepaalde gebreken van de rond drie bedrijven opgebouwde structuur kunnen verhelpen, maar heeft de coördinatie en het overleg tussen beide ondernemingen onvoldoende aangemoedigd, wat zich vertaalt in een nog niet maximale efficiëntie van het spoorwegsysteem in zijn rol van openbare dienst.

De spoorwegactoren, in hun geheel, moeten de klanten tot hun centrale aandachtspunt maken. Zowel Infrabel als de NMBS moeten hun opdracht van openbare dienst vervullen in het belang van alle klanten. Elke beslissing die wordt genomen en elke actie die wordt ontwikkeld, zowel door Infrabel als door de NMBS, moeten gericht zijn op een verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten.

Daartoe beoog ik mijn beleid inzake spoormobiliteit op 4 pijlers te laten rusten:

- meer reizigers aantrekken;
- de capaciteit van de treinen verhogen;

politique d'aménagement du territoire équilibrée ainsi qu'à la cohésion des différentes parties du pays.

Enfin, une bonne desserte ferroviaire des zones rurales évite à de nombreux navetteurs la tentation de rester dans leur automobile jusqu'à leur destination finale dans les grands pôles d'emploi.

Tous ces éléments justifient amplement, d'un point de vue collectif, la préservation des dessertes ferroviaires en zone rurale. Ainsi, aucune fermeture de points d'arrêt ou de gare n'est programmée d'ici 2020.

Une attention particulière sera également accordée aux zones frontalières où les déplacements domicile-travail et/ou école sont nombreux et occasionnent aussi une congestion des routes. Je mènerai cette concertation avec la SNCB pour améliorer les dessertes avec les pays du Benelux, ainsi qu'avec l'Allemagne et la France.

3.3. Une vision de la mobilité commune et orientée client

3.3.1. Pour une culture d'entreprise concertée au bénéfice des clients:

La réforme des structures du Groupe SNCB telle qu'elle a été finalisée en 2014, a confié à la SNCB la responsabilité unique vis-à-vis du client ("B2C") et a laissé Infrabel se concentrer sur le service à l'égard des exploitants ferroviaires ("B2B").

Si cette évolution a permis de corriger certains défauts de la structure à trois sociétés, elle n'a pas suffisamment encouragé la coordination et la concertation entre les deux entreprises, ce qui se traduit par une efficacité du système ferroviaire qui n'est pas encore maximale dans son rôle de service public.

Les acteurs ferroviaires, dans leur ensemble, doivent placer les clients au centre des préoccupations. Tant Infrabel que la SNCB doivent assurer leur mission de service public dans l'intérêt de l'ensemble des clients. Chaque décision prise, chaque action développée tant par Infrabel que par la SNCB doit viser à améliorer la qualité du service aux clients.

Pour cela, je compte faire reposer ma politique de mobilité ferroviaire sur quatre piliers:

- attirer plus de voyageurs,
- augmenter la capacité des trains,

— het gebruik van het bestaande netwerk optimaliseren;

— de capaciteit van het net verhogen.

De implementatie van die vier pijlers zal gebeuren via de twee hulpmiddelen die het voor de Staat als aandeelhouder mogelijk maakt om eisen te stellen aan de ondernemingen die onder mijn voogdij staan, namelijk de beheerscontracten en de investeringsplannen.

Teneinde dit momentum uit de Belgische spoorweggeschiedenis waarbij gelijktijdig beslissingen moeten worden genomen via beide hulpmiddelen niet te missen, zal ik toezien op de ontwikkeling van een globale aanpak en niet van een aanpak die elk van beide ondernemingen van de andere isoleert.

De nieuwe beheerscontracten met de NMBS en Infrabel zullen gestructureerd worden rond deels gezamenlijke kritische prestatie-indicatoren (KPI's) (bv. stiptheid, commerciële snelheid) teneinde beide managementteams aan te sporen om dezelfde weg op te gaan, namelijk die van het belang van de klant.

De investeringscel, met vertegenwoordiging van de Gewesten, heeft als doel om de samenhang en de accuraatheid van de investeringskeuzes van beide bedrijven te bevorderen.

Tot slot nodig ik beide spoorwegondernemingen uit om meteen hun bestuursmodel te moderniseren met een gebruikersgerichte strategische visie die doelstellingen van socio-economische efficiëntie, projectbeheer, snellere investeringsreturn, en ontwikkeling en motivatie van hun menselijk kapitaal nastreeft.

Met het oog op een verdere verbetering van de naleving van duidelijke operationele afspraken tussen Infrabel en de NMBS zal de driehoek tussen de Staat en beide bedrijven nog verder verfijnd worden, hetzij via de vervoersovereenkomst, hetzij langs wetgevende weg.

3.3.2. *Klantgerichte acties*

De verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening blijft een prioriteit.

Naast de veiligheid, die een prioriteit moet blijven voor de NMBS en Infrabel, stelt de klant hoge verwachtingen in de verbetering van de stiptheid omdat ze het vertrouwen in de spoordienstverlening versterkt.

Inzake veiligheid zal ik er blijven op hameren dat de ontwikkeling van een veiligheidscultuur een niet aflatende inspanning is waarvoor volharding aan de dag

— optimiser l'utilisation du réseau existant,

— augmenter la capacité du réseau.

La mise en œuvre de ces quatre piliers se réalisera par le biais des deux outils qui permettent à l'État actionnaire de fixer des exigences aux entreprises dont j'ai la tutelle à savoir les contrats de gestion et les plans d'investissement.

Afin de ne pas rater ce momentum de l'histoire ferroviaire belge où les décisions à prendre à travers ses deux outils sont simultanées, je serai attentif à développer une approche globale et non une approche qui isole chacune des deux sociétés de l'autre.

Les nouveaux contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel seront structurés autour d'indicateurs clés de performance (ICP) pour partie communs (la ponctualité, la vitesse commerciale par exemple) de façon à inciter les deux équipes de management à avancer dans une même direction, celle de l'intérêt du client.

La cellule d'investissement, au sein de laquelle les Régions sont représentées, a pour objectifs de promouvoir la cohérence et la pertinence des choix d'investissement des deux entreprises.

Enfin, j'invite les deux entreprises ferroviaires à moderniser dès à présent leur modèle de gouvernance avec une vision stratégique orientée utilisateurs avec pour objectifs l'efficacité socio-économique, la gestion par projets, le retour sur investissement plus rapide et le développement et la motivation de leur capital humain.

Pour améliorer encore le respect d'engagements opérationnels clairs entre Infrabel et la SNCB, le cadre triangulaire constitué par l'État et les deux entreprises sera affiné davantage, soit par le biais de la convention de transport, soit par voie législative.

3.3.2. *Des actions orientées client*

L'amélioration de la qualité du service reste une priorité.

À côté de la sécurité, qui doit rester une priorité pour la SNCB et Infrabel, l'amélioration de la ponctualité est une attente majeure de la clientèle, car elle renforce la confiance dans le service ferroviaire.

En matière de sécurité, je ne cesserai de rappeler que le développement d'une culture de la sécurité est un effort de chaque instant face auquel la ténacité est

moet worden gelegd. Het is niet omdat er geen zware ongevallen te betreuren vallen dat men de catastrofes uit het verleden moet vergeten, noch de verbintenissen om aan de verbetering van de veiligheid te werken via de technologie, de mens en de cultuur.

Na een globale verbetering in 2014 en 2015 – en ik wil hier de inspanning van het spoorwegpersoneel prijzen om, na bijna 10 jaar verslechtering, dit resultaat te bereiken – moet de stiptheid er verder op vooruit gaan.

Ik verwacht van de NMBS en van Infrabel dat ze in goed overleg alles in het werk stellen om tegen 2019 een gewogen stiptheid te halen (dus rekening houdend met een reizigersaantal) van minstens 90 %.

De verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening door de NMBS zal zich eveneens moeten uiten in een betere communicatie bij een verstoorde situatie. Zoals ik in mijn inleiding aanhaalde moet de aanwending van de nieuwe technologieën zorgen voor significante vooruitgang inzake communicatie. Ik zal erop toezien dat de NMBS en Infrabel hun samenwerking opvoeren inzake informatie-uitwisseling wanneer het treinverkeer verstoord is, waardoor de klanten in real time beter kunnen ingelicht worden.

In dit perspectief van verbetering van de dienstverlening naar de klanten toe verwacht ik van beide ondernemingen dat ze meer open staan voor de adviezen die door de stakeholders geformuleerd worden en dat ze inzonderheid hun samenwerking met het opgerichte Raadgevend comité van de treinreizigers (RGCT) uitbouwen.

Een stevig en aantrekkelijk aanbod

Ik besef hoezeer de uitwerking van het aanbod een delicate oefening is en de inspanningen die de NMBS de jongste jaren hebben geleverd op het vlak van transparantie, onder meer naar aanleiding van haar roadshow-sessies, verdienen alle lof. Ik stel vast dat de NMBS dit contact vooruit heeft geschoven in de planning van het vervoersplan 2017 aangezien die oefening al aan de gang is met als doel het verzamelen van de verwachtingen van de verschillende lokale en regionale actoren. Ik verheug me uiteraard over dergelijke vooruitgang en ik zal erop toezien, onder meer binnen het ECMM, dat die openheid naar de buitenwereld toe zich verderzet.

In een geest van comodaliteit nodig ik de regionale vervoersmaatschappijen ertoe uit om zich aan te sluiten bij dit aangaan van contacten met de stakeholders. De kwaliteit van een spoorvervoersaanbod afzonderlijk zal nooit de scherpste halen van een kwaliteitsvol openbaar vervoersaanbod met alle vervoersmodi samen.

de mise. L'absence d'accident majeur ne doit pas faire oublier les catastrophes du passé et les engagements à renforcer la sécurité par le biais de la technologie, de l'humain et de la culture.

Après s'être améliorée globalement en 2014 et 2015, et je salue l'effort fourni par les cheminots pour atteindre ce résultat après près de 10 années de dégradation, cette progression de la ponctualité doit se poursuivre.

J'attends de la SNCB et d'Infrabel qu'elles mettent, en parfaite entente, tout en œuvre pour atteindre d'ici 2019 une ponctualité pondérée (donc en tenant compte du nombre de voyageurs) d'au moins 90 %.

L'amélioration de la qualité du service de la SNCB devra également se traduire par une meilleure communication en situation perturbée. Comme je le disais dans mon introduction, le recours aux nouvelles technologies doit permettre de faire des avancées significatives en matière de communication. Je veillerai à ce que la SNCB et Infrabel renforcent encore leur collaboration en matière d'échange d'informations lors de perturbation sur le rail, et ainsi permettre une meilleure information aux clients en temps réel.

Dans cette perspective d'une amélioration du service aux clients, j'attends des deux sociétés qu'elles soient davantage ouvertes aux avis exprimés par les stakeholders et en particulier qu'elles renforcent leurs collaborations avec le Comité consultatif des voyageurs ferroviaires (CCVF) qui a été mis en place.

Une offre robuste et attractive

Je mesure combien la conception de l'offre est un exercice délicat et je salue les efforts faits ces dernières années par la SNCB en matière de transparence à l'occasion, notamment, de ces sessions de roadshows. Je note que la SNCB a avancé ce contact dans le planning du plan de transport 2017 puisque cet exercice est déjà en cours afin de rassembler les attentes des différents acteurs locaux et régionaux. Je ne peux que me réjouir de ces avancées et je serai attentif, notamment au sein du CEMM, à ce que cette ouverture vers le monde extérieur se poursuive.

Dans un esprit de co-modalité, j'invite les sociétés régionales de transport à s'associer à ces démarches de contact avec les stakeholders. La qualité d'une offre de transport ferroviaire prise isolément n'aura jamais autant de pertinence qu'une offre de transport en commun de qualité tous modes confondus.

Op het niveau van de spoorwegen verwacht ik van het komende vervoersplan, dat de NMBS zal voorleggen voor december 2017, attractieve en pertinente frequenties, amplitudes en commerciële snelheden.

Een kwaliteitsvol aanbod veronderstelt ook dat er bijzondere aandacht wordt besteed aan de noden van bepaalde leeftijdsgroepen, maar ook aan de specifieke noden van minder mobiele mensen, zowel in de stations als op de treinen.

Om het niet bij voornemens te laten, zullen in de komende beheerscontracten doelstellingen worden opgenomen inzake veiligheid, aanbod, stiptheid, klanttevredenheid, efficiëntie en maatschappelijk verantwoord ondernemen. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal een regelmatige monitoring uitvoeren van het halen van die doelstellingen.

Het variabele loon van de uitvoerende managers van de NMBS en van Infrabel zal worden gekoppeld aan de verwezenlijking van die doelstellingen.

In die context van spooraanbod zal het vervoersplan 2017 de intermodaliteit in het hele land bevorderen en het voorstedelijke, zogenaamde “S-aanbod” van, naar, in en rond Brussel versterken teneinde de verzadiging van het weggennet en het snelwegennet die ernaartoe leiden, in te dijken.

Ik verwacht van de Gewesten dat hun openbaar vervoersplannen samenhang vertonen met het vervoersaanbod van de NMBS, onder meer inzake frequenties en amplitudes.

Ik zal eveneens zorgen voor de finalisering van de onderzoeken in het kader van de oprichting van een Gewestelijk Expres Netwerk (GEN) voor de agglomeraties Antwerpen, Charleroi, Gent en Luik. Op basis van de beschikbare financiële middelen en in overleg met de Gewesten zal ik overwegen of met de implementatie hiervan kan worden begonnen bij de lancering van het nieuwe vervoersplan 2017.

Ik wil de NMBS een grotere operationele flexibiliteit bieden en het gebruik van de spoorinfrastructuur door de NMBS en de andere spooroperatoren stimuleren. De eventuele aanpassing van de vergoeding zal gebeuren binnen het kader van de voorschriften van richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte, zoals omgezet in de Spoorcodex, en in overeenstemming met uitvoeringsverordening 2015/909 van de Commissie van 12 juni 2015 betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien, die rechtstreeks bindend is in het Belgische recht.

Au niveau ferroviaire, j'attends que le prochain plan de transport qui sera proposé par la SNCB, pour décembre 2017, offre des fréquences, des amplitudes et des vitesses commerciales attractives et pertinentes.

Une offre de qualité suppose également d'accorder une attention particulière aux besoins de certaines tranches d'âge, mais aussi aux besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite, tant dans les gares que dans les trains.

Afin de ne pas rester au stade des intentions, les prochains contrats de gestion intégreront des objectifs en matière de sécurité, d'offre, de ponctualité, de satisfaction de la clientèle, d'efficacité et de responsabilité sociétale des entreprises. Le SPF Mobilité et Transports assurera un monitoring régulier de la réalisation de ces objectifs.

Le salaire variable des managers exécutifs de la SNCB et d'Infrabel sera lié à la réalisation de ces objectifs.

Dans ce contexte d'offre ferroviaire, le plan de transport 2017 favorisera l'intermodalité dans tout le pays et renforcera l'offre suburbaine, l'offre “S”, de, vers, dans et autour de Bruxelles afin de juguler la saturation des réseaux routiers et autoroutiers qui y convergent.

J'attends des Régions que leurs plans de transport public soient cohérents avec l'offre de transport de la SNCB au niveau, notamment, des fréquences et amplitudes.

Je veillerai également à la finalisation des études réalisées dans le cadre de la mise en place d'un Réseau Express Régional (RER) pour les agglomérations d'Anvers, de Charleroi, de Gand, et de Liège. Sur base des moyens financiers disponibles et en concertation avec les Régions, j'envisagerai un début de mise en œuvre lors du lancement du nouveau plan de transport 2017.

Je souhaite offrir davantage de flexibilité opérationnelle à la SNCB et promouvoir l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par la SNCB et les autres opérateurs ferroviaires. L'adaptation éventuelle de la redevance s'inscrira dans le cadre du prescrit de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen tel que transposée dans le Code ferroviaire, et en conformité au règlement d'exécution 2015/909 de la Commission du 12 juin 2015 concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, directement applicable en droit belge.

De aanpassing van de huidige financieringsmethodes mag de financiële leefbaarheid van Infrabel noch van de NMBS echter in het gedrang brengen en moet de consolidatie van de schuld van beide ondernemingen vermijden.

Naast de stiptheid en het aanbod is aandacht voor het onthaal van de klanten eveneens van essentieel belang, zowel in termen van beschikbaarheid van zitplaatsen en van parkeerplaatsen voor wagens en fietsen, als in termen van dienstverlening zoals beschikbaarheid over wifi in de trein.

De combinatie van die verschillende parameters, samen met een aangepast tariefbeleid, moet het mogelijk maken om meer klanten aan te trekken en tevens het financieel evenwicht te verstevigen.

3.3.3. Een investeringsprogramma ten dienste van de klanten

Het investeringsbeleid zal worden ingegeven door het streven naar de grootste efficiëntie ten dienste van de klanten.

Er werden vandaag reeds investeringskeuzes gedaan ten voordele van de reizigers, namelijk om de NMBS in de mogelijkheid te stellen nieuwe M7-dubbeldekrijtuigen aan te kopen en zo op termijn de capaciteit van de treinen te verhogen.

De opgerichte investeringscel zal alle investeringsprojecten van de spoorwegondernemingen en van de Gewesten op een objectieve wijze onderzoeken aan de hand van een multicriteria-analyse betreffende onder meer behoud van netcapaciteit, veiligheid, reizigerscomfort, kwaliteit van het aanbod, intermodaliteit, impact op het milieu, en productiviteit.

Zo zullen de nieuwe investeringen in de stations en stopplaatsen gericht worden op de reële behoeften van de reizigers, waarbij standaardisering zal worden vooropgesteld.

Het GEN-project zal worden geleid zoals het in het kader van de Overeenkomst van 2003 werd ontworpen. Ik bevestig bijgevolg en herhaal bij deze de verbintenis van de regering met betrekking tot de voltooiing van het op 4 sporen brengen in de GEN-zone rond Brussel. Het is van belang in dit kader dat de infrastructuurwerken kunnen zorgen voor een reële verbetering van het vervoersaanbod voor de reizigers naargelang de stappen elkaar opvolgen.

In dat opzicht zullen beide ondernemingen, wanneer de investeringscel haar huidige werkzaamheden

L'adaptation des méthodes de financement actuelles ne peut toutefois préjudicier la viabilité financière d'Infrabel et de la SNCB et doit éviter la consolidation de la dette des deux entreprises.

Outre la ponctualité et l'offre, l'attention réservée à l'accueil des clients est également fondamentale que ce soit en termes de disponibilité de places assises, de places de parkings tant voitures que vélos, ou encore en termes de service comme avec la disponibilité du wifi dans les trains.

La combinaison de ces différents paramètres, et d'une politique tarifaire adaptée, doit permettre d'attirer davantage de clients tout en renforçant l'équilibre financier.

3.3.3. Un programme d'investissement au service des clients

La politique d'investissement est dictée par la recherche de la plus grande efficacité au service des clients.

Aujourd'hui, des choix d'investissement en faveur des voyageurs ont déjà été pris, notamment pour permettre à la SNCB d'acquérir de nouvelles voitures double étage M7 et ainsi d'augmenter, à terme, la capacité des trains.

La cellule d'investissement mise en place examinera objectivement tous les projets d'investissement des entreprises ferroviaires et des Régions sur la base d'une analyse multicritère portant notamment sur le maintien de capacité du réseau, la sécurité, le confort des voyageurs, la qualité de l'offre, l'intermodalité, l'impact sur l'environnemental et la productivité.

Par exemple, les investissements nouveaux dans les gares et points d'arrêt seront orientés vers les besoins réels des voyageurs en privilégiant la standardisation.

Le projet du RER sera mené comme il a été conçu dans le cadre de la Convention de 2003. Je confirme donc et réitère l'engagement du gouvernement concernant la finalisation de la mise à 4 voies dans la zone RER autour de Bruxelles. Dans ce cadre, il est important que les travaux d'infrastructures puissent permettre aux voyageurs de bénéficier d'une véritable amélioration de l'offre de transport au fur et à mesure des étapes franchies.

Lorsque la cellule d'investissements aura terminé ses travaux actuels, les deux entreprises pourront proposer,

zal hebben afgerond en na goedkeuring door hun bestuursorganen, een aan de prioriteiten aangepast investeringsplan kunnen voorstellen dat ik vervolgens aan de Ministerraad zal voorleggen, samen met de beheerscontracten 2016-2020.

3.4. Gezond gemaakte financiën en een gestabiliseerde schuld

Ik zal er in de komende weken op toezien om de voor de NMBS en voor Infrabel uitgetrokken begrotingsmiddelen zo billijk mogelijk te verdelen, gelijklopend met de onderhandeling van de nieuwe beheerscontracten.

Van Infrabel en de NMBS verwacht ik dat ze, rekening houdend met hun kerntaken, de aanwending van de hen ter beschikking gestelde middelen optimaliseren in het belang van al hun klanten.

Verscheidene vergelijkende studies hebben ten andere aangetoond dat het productiviteitsniveau van de NMBS en van Infrabel beter moet worden in de huidige context, in het bijzonder van de openstelling van de markt van het binnenlands reizigersvervoer. Beide ondernemingen werden dan ook opgedragen om hun productiviteit jaarlijks met 4 % te verhogen door prioritair aan hun exploitatie-uitgaven te werken.

De opmaak van dit kader, dat onder andere de schuld van de ondernemingen beoogt te stabiliseren, wordt het resultaat van de werkzaamheden en onderhandelingen met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan, de beheerscontracten en de ondernemingsplannen.

De NMBS en Infrabel moeten een gezonde financiële toestand voorleggen, waarbij ervoor wordt gezorgd dat ze hun doelstellingen halen in een sereen sociaal klimaat, met respect voor de kwaliteit van de openbare dienstverlening en met respect voor de veiligheid van werknemers en klanten.

In dit verband zal ik de moderniseringsacties op het vlak van personeelsbeheer en een goede coördinatie tussen beide overheidsbedrijven en HR Rail aanmoedigen. In die zin zal ik binnenkort een wijziging van de wetten van 1991 en 1926 indienen.

3.5. Exploitatieveiligheid

De exploitatieveiligheid is de eerste prioriteit van het Belgische spoorwegsysteem. De jongste jaren werden aanzienlijke inspanningen geleverd om de achterstand van België inzake de installatie van veiligheidssystemen weg te werken en deze inspanningen moeten worden voortgezet.

après approbation par leurs organes de gestion, un plan d'investissement adapté aux priorités que je déposerai ensuite devant le Conseil des ministres en même temps que les contrats de gestion 2016-2020.

3.4. Des finances assainies et une dette stabilisée

Je veillerai dans les prochaines semaines, à répartir de manière équitable les moyens budgétaires alloués à la SNCB et à Infrabel, parallèlement à la négociation des nouveaux contrats de gestion.

J'attendrai d'Infrabel et de la SNCB qu'elles optimisent l'utilisation des moyens mis à leur disposition, en fonction de leurs tâches essentielles, dans l'intérêt de l'ensemble de leurs clients.

Différentes études comparatives ont par ailleurs démontré que le niveau de productivité de la SNCB et d'Infrabel devra s'améliorer dans le présent contexte, notamment de l'ouverture du marché du transport intérieur de voyageurs. Les deux entreprises ont ainsi été chargées de réaliser annuellement une augmentation de leur productivité de 4 % en agissant prioritairement sur leurs dépenses d'exploitation.

L'établissement de ce cadre, visant notamment à stabiliser la dette des entreprises, sera le résultat des travaux et négociations relatifs au plan pluriannuel d'investissement, aux contrats de gestion et aux plans d'entreprise.

La SNCB et Infrabel doivent présenter une situation financière saine en s'assurant que leurs objectifs se réalisent dans un climat social serein, dans le respect de la qualité du service public et dans le respect de la sécurité des employés et des clients.

J'encouragerai dans ce cadre les actions de modernisation de la gestion du personnel et une bonne coordination entre les deux entreprises publiques et HR Rail. Dans ce sens, j'introduirai prochainement une modification des lois de 1991 et de 1926.

3.5. Sécurité d'exploitation

La sécurité d'exploitation est la première priorité du système ferroviaire belge. Au cours des dernières années, des efforts considérables ont été réalisés pour rattraper le retard de la Belgique en matière d'installation de systèmes de sécurité et ces efforts devront être poursuivis.

De infrastructuur en het rollend materieel van de NMBS dat op het binnenlands net spoort zijn al met het TBL1+ systeem uitgerust. Daarenboven is het Belgische gedeelte van de Europese goederencorridor Noordzee – Middellandse Zee vanaf eind 2015 uitgerust met ETCS vanaf de Haven van Antwerpen tot de Luxemburgse grens. ETCS wordt in hoog tempo verder geïmplementeerd op gans het Belgische grondgebied en op het rollend materieel teneinde de termijn na te leven die opgenomen is in door de bijzondere Commissie Spoorveiligheid goedgekeurd ETCS-masterplan.

Ik zal mijn inspanningen voor de beveiliging van de overwegen voortzetten, vooral door de mogelijkheid te geven aan de FOD Mobiliteit en Vervoer om doeltreffend op te treden bij Infrabel wanneer er wordt vastgesteld dat er overtredingen werden begaan die de gebruikers van de spoorweginfrastructuur en/of de weggebruikers in gevaar brengen. Ik zal ook overleg plegen met mijn collega van Binnenlandse Zaken om een wijziging van de wet op de Spoorwegpolitie voor te stellen en zo doeltreffender op te treden tegen het betreden van het spoorwegdomein.

3.6. Beveiliging en maatschappelijke veiligheid

De evenementen van augustus 2015 in de Thalys, gevolgd door de aanslagen in Parijs op 13 november 2015 en door de op 22 maart laatstleden gepleegde aanslagen op de luchthaven Brussel-Nationaal en in de Brusselse metro tonen meer dan ooit de dringende noodzaak aan om onze middelen in de strijd tegen het terrorisme te versterken.

Ik zal dan ook nauwlettend toezien, in nauw overleg met de instanties voor crisisbeheer, op het voortzetten van de acties die de regering heeft opgestart om de veiligheid in de stations, op de treinen en van de spoorweginfrastructuur te waarborgen.

Ik zal ervoor zorgen dat er een nauwere samenwerking gegarandeerd wordt tussen Infrabel en de NMBS, de politie en de instanties van de FOD Binnenlandse Zaken die bevoegd zijn voor crisisbeheer.

De nieuwe nationale Autoriteit voor de beveiliging van het spoorwegvervoer werd net opgericht. Ik zal de aanbevelingen die zij doet voor de versterking van de beveiliging van het spoorvervoer aandachtig onderzoeken teneinde die formeel op te nemen in het geïntegreerd antiterrorismeplan.

Bij de onderhandeling van de toekomstige beheerscontracten, zal ik bijzondere aandacht hebben van de naleving van de verplichtingen voor de NMBS en Infrabel op dat gebied.

L'infrastructure et le matériel roulant SNCB circulant sur le réseau intérieur sont déjà équipés du système TBL1+. En outre, la partie belge du corridor de fret de marchandise européen Mer du Nord - mer Méditerranée est équipé depuis fin 2015 de l'ETCS du port d'Anvers à la frontière luxembourgeoise. L'ETCS continuera à être implanté à un rythme soutenu sur l'ensemble du territoire de la Belgique et sur le matériel roulant afin de respecter l'échéance inscrite dans le Master plan ETCS approuvé par la Commission spéciale "Sécurité du rail".

Je poursuivrai les efforts de sécurisation des passages à niveau, notamment en donnant la possibilité au SPF Mobilité et Transports d'agir efficacement auprès d'Infrabel lorsqu'il constate des infractions commises qui mettent en danger les usagers de l'infrastructure ferroviaire et/ou de la route. Je me concerterai également avec mon collègue de l'Intérieur afin de proposer un amendement à la loi sur la Police des chemins de fer visant à lutter plus efficacement contre les intrusions dans le domaine des chemins de fer.

3.6. Sûreté et sécurité sociétale

Les événements d'août 2015 survenus dans le Thalys, suivis des attentats de Paris le 13 novembre 2015 et des attentats perpétrés à Bruxelles à l'aéroport et dans le métro bruxellois le 22 mars dernier démontrent plus que jamais l'urgence de renforcer nos moyens de lutte contre le terrorisme.

Je serai particulièrement vigilant, en concertation étroite avec les instances de gestion de crise, à poursuivre les actions lancées par le gouvernement pour assurer la sécurité dans les gares, les trains et les infrastructures ferroviaires.

Je veillerai à garantir une coopération plus étroite entre Infrabel et la SNCB, la police et les organes du SPF Affaires Intérieures compétents pour la gestion des crises.

La nouvelle Autorité nationale pour la sûreté du transport ferroviaire vient d'être mise sur pied. J'examinerai attentivement les recommandations qu'elle pourra faire en matière de renforcement de la sûreté du transport ferroviaire et afin de les formaliser dans le plan intégré antiterrorisme.

Dans le cadre de la négociation des futurs contrats de gestion, je serai particulièrement attentif au respect des obligations pour la SNCB et Infrabel dans ce domaine.

Een bijzondere aandacht gaat ook uit naar de beveiliging van de kritieke spoorweginfrastructuren. Op initiatief van mijn voorganger zullen Infrabel en de NMBS dat hun veiligheidsplannen ten uitvoer brengen in samenwerking met de nationale Autoriteit voor de beveiliging van het spoorwegvervoer.

3.7. Vervoer van goederen per spoor

De stimulering van het goederenvervoer per spoor is essentieel om België als logistieke draaischijf verder te kunnen ontwikkelen en tegelijkertijd het aantal vrachtwagens op de wegen te optimaliseren. De toekomst van het goederenvervoer per spoor en van het gecombineerd en verspreid vervoer in het bijzonder is belangrijk.

De regering is van plan de externe negatieve effecten van het goederenvervoer over de weg te verminderen. De modale shift, onder meer naar het vervoer per spoor, draagt bij tot de verwezenlijking van deze doelstelling. Ik zal alle nuttige initiatieven nemen om de steun aan het gecombineerd en verspreid vervoer voort te zetten.

Ik zal in het meerjareninvesteringsplan een bijzondere aandacht wijden aan spoorinfrastructuurprojecten voor het goederenvervoer en de toegankelijkheid van de economische poorten.

De resultaten van de huidige studie van de FOD Mobiliteit en Vervoer over het “level playing field” tussen de vervoerswijzen spoorvervoer, wegvervoer en vervoer via de waterwegen met betrekking tot het goederenvervoer in België zullen eind juni 2016 bekend zijn en zullen bepalen hoe het goederenvervoer per spoor in de komende jaren kan worden ondersteund.

De drie corridors die ons grondgebied doorkruisen, namelijk Noordzee – Middellandse Zee, Rijn – Alpen en Noordzee – Baltische Zee zijn intussen operationeel en worden intensief gebruikt voor de bediening van onze zee- en rivierhavens en van onze goederenterminals. Voor de corridor Noordzee – Baltische Zee blijft de verwezenlijking van de IJzeren Rijn een onbetwistbare grensoverschrijdende prioriteit. Samen met de FOD Mobiliteit en Vervoer steun ik de studie die begin 2016 is opgestart op initiatief van het Vlaams Gewest (medegefinancierd door de Europese Commissie) en die uitgevoerd wordt in samenwerking met de betrokken nationale en regionale overheden van Duitsland, Nederland en België. De resultaten van deze studie, die verwacht worden tegen juni 2017, zullen de gesprekken over de reactivering van de IJzeren Rijn ondersteunen.

Ik zal er op toezien dat er in het komende meerjareninvesteringsplan essentiële investeringsprojecten worden opgenomen ten voordele van het goederenvervoer per

Par ailleurs, la protection des infrastructures ferroviaires critiques fait l'objet d'une attention particulière. Sous l'initiative de mon prédécesseur, Infrabel et la SNCB réaliseront leurs plans de sécurité en collaboration avec l'Autorité nationale pour la sûreté du transport ferroviaire.

3.7. Fret ferroviaire

La promotion du transport ferroviaire de fret est essentielle pour continuer à positionner la Belgique comme plaque tournante logistique et, dans le même temps, pour optimiser le nombre de camions sur les routes. L'avenir du transport ferroviaire de fret et du transport combiné et diffus est particulièrement important.

Le gouvernement entend réduire les effets externes négatifs du transport routier de marchandises. Le transfert modal, entre autre vers le transport par voie ferrée, contribue à la réalisation de cet objectif. Je prendrai toute initiative utile en vue de poursuivre le soutien aux transports combiné et diffus par rail.

Je porterai une attention particulière dans le plan pluriannuel d'investissement aux projets d'infrastructure ferroviaire pour le fret et à l'accessibilité des pôles d'activité économique.

Les résultats de l'étude actuelle du SPF Mobilité et Transports sur le “level playing field” entre le transport ferroviaire, routier, et par voie d'eau, pour le transport de marchandises en Belgique seront connus fin juin 2016 et détermineront de quelle manière le transport ferroviaire de marchandises peut être soutenu dans les prochaines années.

Les trois corridors qui traversent notre territoire, à savoir Mer du Nord - Méditerranée, Rhin - Alpes et la mer du Nord - Mer Baltique sont maintenant opérationnels et sont utilisés de façon intensive pour la desserte de nos ports maritimes et fluviaux et nos terminaux de fret. Pour le corridor Mer du Nord – Mer Baltique la réalisation du Rhin d'acier demeure une priorité transfrontalière indéniable. En collaboration avec le SPF Mobilité et Transports, je soutiens l'étude, qui a été lancée au début de 2016 à l'initiative de la Région flamande (cofinancée par la Commission européenne) et qui est réalisée en collaboration avec les autorités nationales et régionales de l'Allemagne, des Pays-Bas et de la Belgique. Les résultats de cette étude, qui sont attendus d'ici juin 2017, soutiendront les discussions sur la réactivation du Rhin d'acier.

Je serai attentif à ce que le prochain PPI reprenne les projets essentiels d'investissement en faveur du transport de marchandises (notamment, les infrastructures

spoor (onder meer haven- en overslaginfrastructuur) in alle gewesten van ons land.

3.8. De openstelling van de markt van het nationaal reizigersvervoer: het vierde spoorwegpakket

Ik zal uiteraard, met mijn strategische cel, aandacht hebben voor de Europese wetgevende procedures met betrekking tot het vierde spoorwegpakket en zal de noodzakelijke instructies blijven geven aan de Belgische delegatie om de Belgische belangen zo goed mogelijk te verdedigen.

Met betrekking tot de technische pijler werd er op 17 juni 2015 een akkoord bereikt tussen het Europese Parlement, de Raad en de Europese Commissie over de gemeenschappelijke teksten.

Die pijler zal omvangrijk werk vereisen bij de omzetting.

Op 19 april werd er een akkoord bereikt tussen de Europese instellingen over de politieke pijler van het vierde spoorwegpakket.

Op grond van de bepalingen van deze overeenkomst, gaat het onder meer om het volgende:

- de overgang naar een volledige openstelling van de markt van reizigersvervoer voor concurrentie, waarbij wel de mogelijkheid gevrijwaard wordt om de openbare dienstverleningscontracten rechtstreeks te gunnen;

- Eind 2023 zal het gunnen van de openbare dienstverleningscontracten aan de historische operator afhankelijk worden gesteld van het aantonen dat de prestatiecriteria van de historische operator erop vooruit zijn gegaan, vandaar de noodzaak om, zo iedereen het wenst, geleidelijk aan de dienstverlening aan de gebruikers op doelmatige en efficiënte wijze te verbeteren.

Aangaande de politieke pijler, is de inspanning van de omzetting beperkter, aangezien het hier om slechts één richtlijn gaat.

Gelijklopend met het wetgevende werk, is het noodzakelijk dat de NMBS haar inspanningen voortzet om zich voor te bereiden op meer concurrentie door een verbetering van haar concurrentievermogen ten opzichte van de operatoren uit de buurlanden.

portuaires et de transbordement) dans toutes les régions de notre pays.

3.8. L'ouverture du marché du transport national de voyageurs: 4e paquet ferroviaire

Je suivrai évidemment, avec ma cellule stratégique, de très près les procédures législatives européennes liées au quatrième paquet ferroviaire et continuerai de donner les instructions nécessaires à la délégation belge afin de défendre au mieux les intérêts de la Belgique.

En ce qui concerne le pilier technique, un accord a été atteint le 17 juin 2015 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission européenne sur des textes communs.

Ce pilier nécessitera un travail conséquent en termes de transposition.

Un accord a été obtenu le 19 avril dernier entre les institutions européennes au sujet du pilier politique du 4^e paquet ferroviaire.

En vertu des termes de cet accord, il s'agira entre autres:

- de procéder à l'ouverture complète du transport de voyageurs à la concurrence tout en préservant la possibilité d'attribuer directement les missions de service public.

- Fin 2023, la condition à remplir pour attribuer à l'opérateur historique les missions de service sera de démontrer l'amélioration des critères de performance de l'opérateur historique d'où la nécessité, si tel est le vœu de chacun d'améliorer progressivement le service aux usagers de manière efficace et efficiente.

Au sujet du pilier politique, l'effort de transposition sera moindre dès lors qu'une seule directive est concernée.

En parallèle au travail législatif, il est essentiel que la SNCB poursuive ses efforts pour se préparer à une plus grande concurrence en améliorant sa compétitivité par rapport aux opérateurs des pays voisins.

3.9. Continuïteit van de dienstverlening: sociaal akkoord en spooracademie

Het protocol van sociaal akkoord ter voorkoming van wilde stakingen zal worden opgenomen in de beheerscontracten en zal wettelijk verankerd worden.

Mocht het lopend sociaal overleg binnen de spoorwegen om de continuïteit van de dienstverlening te verzekeren geen uitkomst bieden, dan zal er – zoals mijn voorganger heeft aangekondigd – een ontwerp worden voorgelegd die de vrijheid van iedereen garandeert om onbelemmerd naar school of naar het werk te gaan, zonder evenwel afbreuk te doen aan het stakingsrecht.

De NMBS-groep wordt geconfronteerd met de moeilijkheid om gespecialiseerd technisch personeel aan te werven en die moeilijkheid zal zoals elders verder toenemen als gevolg van een onaangepast systeem van opleiding tot de technische beroepen.

Met het oog op het opleiden tot de spoorberoepen en op het garanderen van de interne opleiding zal ik inzetten op de oprichting van een “spooracademie”, in partnerschap met de onderwijsdepartementen van de Gemeenschappen, de technische departementen van de NMBS-groep, de plaatsingsinstanties van de overheid (VDAB, Actiris, Forem) en de vertegenwoordigers van de werknemers.

4. Verkeersveiligheid en wegvervoer

4.1. Verkeersveiligheid

Uitgaand van de maatregelen aangekondigd op de vierde editie van de staten-generaal van de Verkeersveiligheid, wil ik alsnog de Europese doelstellingen halen om tegen 2020 het aantal verkeersdoden op onze wegen met 50 % te doen afnemen ten opzichte van 2010 en het aantal zwaargewonden substantieel te doen dalen. In het kader van de financiële ondersteuning door het Fonds voor Verkeersveiligheid (meer dan vijf miljoen euro per jaar) en in nauwe samenwerking met de Federale Politie, zal ik de acties ondersteunen om doeltreffend te strijden tegen verkeersagressie en wegpiraten, dit door een intensivering van de controles, vooral dan op het vlak van alcohol- en druggebruik in het wegverkeer en ook overdreven snelheid. De versterkte controle omvat ook het verzekerd zijn van het voertuig, de inschrijving ervan en het bezit van een geldig rijbewijs.

In het raam van de samenwerkingsovereenkomst en van de ITS-stuurgroep die momenteel wordt opgericht, zal ik de uitwerking van een nationaal ITS-actieplan ondersteunen. In dit plan zullen niet enkel de federale

3.9. Continuité du service: Accord social et rail academy.

Le protocole d'accord social visant à prévenir les grèves sauvages sera intégré dans les contrats de gestion et dans la loi.

Comme annoncé par ma prédécesseur, si la concertation sociale en cours au sein des chemins de fer pour organiser la continuité du service n'aboutit pas, un projet sera proposé garantissant la liberté de chacun de se rendre sans entrave à l'école ou au travail, et ce, sans remettre en cause le droit de grève.

Le Groupe SNCB est confronté à la difficulté de recruter du personnel technique spécialisé, difficulté qui va s'accroître comme ailleurs du fait de l'inadéquation du système de formation aux métiers techniques.

Afin de former aux métiers du rail et d'assurer la formation interne, je soutiendrai la création du “rail academy” en partenariat avec les départements enseignement des communautés, les départements techniques du groupe SNCB, les organes de placements publics (VDAB, Actiris, Forem) et les représentants des travailleurs.

4. Sécurité routière et transport routier

4.1. Sécurité routière

En partant des mesures annoncées lors de la quatrième édition des États-généraux de la Sécurité routière, je veux encore atteindre les objectifs européens de réduire le nombre de tués sur nos routes de 50 % d'ici 2020, par rapport à 2010 et de diminuer fortement le nombre de blessés graves. Dans le cadre de l'appui financier du Fonds de Sécurité routière (plus de cinq millions d'euros par an) et en collaboration étroite avec la Police fédérale, je soutiendrai les actions en vue de lutter efficacement contre l'agressivité au volant et la conduite dangereuse, en intensifiant les contrôles, en particulier sur l'abus d'alcool et la consommation de drogues au volant et les excès de vitesse. Le contrôle de l'assurance du véhicule, de son immatriculation et de la possession d'un permis de conduire valable sera également renforcé.

Je soutiendrai, dans le cadre de l'accord de coopération et le comité de pilotage ITS en installation, l'élaboration d'un plan d'action ITS national. Dans ce plan, non seulement les responsabilités fédérales

verantwoordelijkheden (bijvoorbeeld de invoering van eCall) opgenomen worden, maar zullen bovenal de gewestelijke en federale actieplannen overlegd en versterkt worden teneinde een ambitieuze Europese dimensie te bereiken.

Ik zal mijn steun verlenen aan de toepassing van de gedelegeerde handeling over de terbeschikkingstelling in de hele Unie van informatiediensten over de multimodale verplaatsingen. Deze handeling zou eind 2016 in het raam van de ITS-richtlijn moeten worden gepubliceerd.

Ik wil blijven inzetten op een intensieve bestrijding van recidive. Tot de hulpmiddelen die ik op dat vlak wil aanwenden behoren de verplichting om een opleiding te volgen, de verhoging van bepaalde boetes of nog het invoeren van een automatisch alcoholslot in geval van recidive.

Tot nu toe werden de rijverboden niet in Mercurius, de databank van de rijbewijzen, opgetekend. Door de gegevensuitwisseling tussen deze databank en MACH, de databank van Justitie, zullen de rijverboden beter kunnen worden opgevolgd. Dit zal de pakkans en kans op veroordeling voor personen met een rijverbod in geval van overtredingen of recidive verhogen. Het is van essentieel belang dat alle diensten in *real time* kunnen beschikken over bijgewerkte en betrouwbare databanken. De landen waar het rijbewijs met punten toegepast wordt krijgen te maken met hoogst ongewenste gevolgen die vragen oproepen over de doeltreffendheid van het systeem op korte, middellange en lange termijn (rijden zonder rijbewijs, puntensmokkel en vluchtmisdrijven).

Met mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken zal ik de denkoefening verderzetten om te bepalen voor welke overtredingen en onder welke voorwaarden een opleiding als alternatieve sanctie voor de onmiddellijke inning kan worden ingevoerd, daarbij rekening houdend met de geregionaliseerde inbreuken.

In samenspraak met de gerechtelijke en politieke overheden zal ik een wettelijk kader oprichten voor diepteonderzoek naar de oorzaken van ongevallen, zodat de nodige beleidsmaatregelen kunnen worden getroffen. Dit project geldt als voorloper in ongevallenonderzoek en zal alle beleidsniveaus zullen dit kunnen gebruiken.

Studies wijzen uit dat het gebruik van (zelfs maar een beetje) alcohol gevaarlijker is wanneer dat gepaard gaat met onervarenheid achter het stuur. Daarom zal ik voor alle nieuwe bestuurders een nultolerantie inzake alcohol invoeren gedurende de eerste drie jaar na het behalen van het rijbewijs.

seront reprises (par ex. l'introduction de l'eCall), mais surtout les plans d'action régionaux et fédéraux seront concertés et renforcés afin d'atteindre une dimension européenne ambitieuse.

Je soutiendrai la mise en œuvre de l'acte délégué sur la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux qui devrait être publié fin 2016 dans le cadre de la directive ITS.

Je veux continuer à lutter intensivement contre la récidive. L'obligation de suivre une formation, l'augmentation de certaines amendes ou encore l'introduction d'un éthylomètre antidémarrage automatique en cas de récidive sont autant d'outils que je souhaite mettre en œuvre dans ce domaine.

Jusqu'à présent, *les déchéances du droit de conduire* n'étaient pas renseignées dans la banque de données des permis de conduire, Mercurius. Grâce à l'échange des données entre cette banque de données et MACH, la banque de données de la Justice, ces déchéances pourront être mieux suivies. Cela augmentera le risque pour les déçus d'être condamnés en cas d'infractions ou de récidives. Il est primordial que tous les services puissent bénéficier de bases de données à jour et fiables en temps réel. Les pays où le permis à point est d'application sont confrontés à des effets pervers majeurs, qui engendrent des questions sur l'efficacité du système à court, moyen et long terme (conduite sans permis, le trafic de points, les délits de fuite).

Je poursuivrai la réflexion avec mes collègues de la Justice et des Affaires intérieures pour déterminer pour quelles infractions et sous quelles conditions, une formation pourrait être introduite comme sanction alternative à la perception immédiate tout en tenant compte des infractions régionalisées.

En accord avec les autorités judiciaires et policières, je créerai un cadre légal pour des *recherches approfondies* des causes des accidents, afin de pouvoir prendre les mesures politiques adéquates. Ce projet précurseur dans l'étude des accidents bénéficiera à tous les niveaux de pouvoir.

Les études démontrent que la consommation d'alcool, même faible, est plus dangereuse lorsqu'elle est couplée à l'inexpérience au volant. Voilà la raison pour laquelle je me propose d'introduire une tolérance zéro en matière d'alcool pendant les trois premières années qui suivent l'obtention du permis.

In nauw overleg met de Gewesten, Justitie en de Politie zal ik grondige vereenvoudiging van de Wegcode doorvoeren, met bijzondere aandacht voor de zwakke weggebruikers. Het proces is reeds lopende.

In zijn hoedanigheid van kennis- en expertisecentrum zal het BIVV verder essentiële ondersteuning bieden teneinde stof tot reflectie aan te leveren voor beleidsvoeringen die de verkeersveiligheid verbeteren.

Tot slot gaat mijn bijzondere aandacht eveneens uit naar de buitenlandse overtredders. Bijgevolg zal ik toezien op een snelle implementatie van de Europese Crossborder-richtlijn die de grensoverschrijdende gegevensuitwisseling mogelijk maakt en zal ik de onderhandelingen opstarten met Duitsland en Luxemburg om nieuwe bilaterale akkoorden te sluiten; het laatste dergelijk akkoord werd onlangs met Nederland ondertekend.

4.1. **Wegvervoer**

Wat de transportsector in het algemeen betreft, zal ik erop toezien dat de voorwaarden voor een eerlijke concurrentie tussen alle actoren van de sector aanwezig zijn. Ik zal waken over de competitiviteit van de Belgische bedrijven naar aanleiding van de uitvoering van de maatregelen van het Plan voor eerlijke concurrentie in de transportsector van 3 februari 2016. De controles op het wegvervoer krijgen een gezamenlijke en gecoördineerde aansturing.

Ik zal grensoverschrijdende acties van de bevoegde controleorganen in de strijd tegen fraude in de Benelux aanmoedigen terwijl mijn administratie zich blijft inzetten voor de structurele samenwerking van de Europese controlediensten via *Euro Contrôle Route*.

Ik maak werk van een vermindering van de administratieve lasten voor de ondernemingen in de sector van het wegvervoer door de elektronische vrachtbrief. Op 1 mei 2016 is een proefproject gestart dat drie jaar zal duren. In eerste instantie is de toepassing beperkt tot ons land en na een positieve evaluatie zal het worden uitgebreid naar Benelux-verband.

Met betrekking tot de inschrijving van voertuigen zal WebDIV systematisch worden uitgebreid. Ik zal me vooral focussen op de ingevoerde tweehandsvoertuigen en op brom- en motorfietsen.

Er zal eveneens een hervorming van de handelaarskentekenplaten worden opgestart teneinde het gebruik ervan te verbeteren en de fraude tegen te gaan. Meer

Je procéderai à une simplification approfondie du Code de la route, en étroite concertation avec les Régions, la Justice et la Police et avec une attention spécifique pour les usagers faibles. Le processus est déjà en cours.

L'IBSR, en tant que centre de connaissance et d'expertise, continuera à jouer son rôle d'appui essentiel pour alimenter la réflexion en matière de politiques d'amélioration de la sécurité routière.

Enfin, j'accorde également une attention particulière aux contrevenants étrangers. C'est pourquoi je veillerai à ce que la directive européenne "Crossborder" facilitant l'échange transfrontalier d'informations soit mise en œuvre rapidement et j'entamerai les négociations avec l'Allemagne et le Luxembourg pour conclure de nouveaux accords bilatéraux, le dernier en date venant d'être signé avec les Pays-Bas.

4.2. **Transport routier**

Concernant le secteur du transport en général, j'assurerai les conditions d'une concurrence loyale entre tous les acteurs du secteur. Je veillerai à la compétitivité des entreprises belges lors de la réalisation des mesures du Plan pour une concurrence loyale dans le secteur du transport du 3 février 2016. Les contrôles du transport routier feront l'objet d'une gestion coordonnée et conjointe.

J'encouragerai les actions transfrontalières au sein du Benelux, qui seront menées par les organes de contrôle compétents pour la lutte contre la fraude, pendant que mon administration continuera à s'investir dans la collaboration européenne entre les services compétents via *Euro Contrôle Route*.

Je m'engage à une réduction des charges administratives pour les entreprises dans le secteur du transport routier grâce à *lettre de voiture électronique*. Le 1^{er} mai 2016, un projet pilote de 3 ans a démarré. Dans un premier temps, l'application se limite à notre pays et, après une évaluation positive, une extension est prévue dans le cadre du Benelux.

En ce qui concerne l'immatriculation des véhicules, l'élargissement de WebDIV s'effectuera de manière systématique. Je me concentrerai surtout sur les véhicules d'occasion importés et sur les motocyclettes et cyclomoteurs.

Une réforme des plaques commerciales sera également initiée afin d'améliorer leur utilisation et d'éviter la fraude. Plus spécifiquement, je prévois entre autres

specifiek stel ik voor de proefrittenplaten een aanpassing in het vooruitzicht om het mogelijk te maken dat prototypes van voertuigen ook in het buitenland kunnen rijden in het kader van hun testen, alsook de invoering van een proefrittenplaat van korte duur voor specifieke toepassingen.

Dankzij de informatisering van de inschrijvingen voor transitplaten zal ik de strijd tegen de fraude opdrijven en er voor zorgen dat de doorlooptermijn verkort. Na de realisatie van het eerste luik van de hervorming in 2015, zal een tweede luik worden opgestart om de indiening van de aanvragen via WebDIV mogelijk te maken.

In overleg met de Gewesten zal ik eveneens de mogelijkheid onderzoeken om een nieuw regelgevend kader in te stellen voor de voertuigen die als oldtimers ingeschreven zijn, teneinde te garanderen dat het patrimonium van oude voertuigen bewaard wordt, waarbij tevens voor een grotere verkeersveiligheid wordt gezorgd.

5. Luchtvaart

5.1. De luchtvaartsector in België

De luchtvaartsector is een keten waarvan elke schakel belangrijk is: luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, verlener van de luchtverkeersleidingsdiensten (Belgocontrol), luchtvaartadministratie (DGLV), onderhoudsdiensten, sportieve en recreatieve luchtvaart, luchtvaartscholen, constructie- en onderhoudswerkplaatsen. Uit de gevolgen van de tragische gebeurtenissen van 22 maart 2016 is gebleken welke belangrijke plaats de luchtvaartsector inneemt in de economie van ons land. Ze hebben eveneens aangetoond dat de sector uitzonderlijk weerbaar is en dat de actoren zich snel kunnen aanpassen tegenover een onverwachte en uiterste complexe situatie. Net zoals voor een keten kan de zwakheid van één enkele schakel van die luchtvaartsector het geheel in het gedrang brengen. Bijgevolg zal ik erop toezien dat elke schakel overeenkomstig de hem toegemeten rol presteert.

5.2. Luchthavens

Kenmerkend voor België is dat het op een relatief klein grondgebied vijf internationale luchthavens telt. Vier van die luchthavens hangen van de Gewesten af en Brussels Airport hangt van de federale regering af. De autonomiegraad van die luchthavens ten opzichte van de overheid varieert en hangt af van de aandeelhoudersstructuur en de interne besturing ervan. Tussen die verschillende regionale en federale luchthavens heerst een constructieve concurrentie en ik zal me inzetten om ruimtes te scheppen voor dialoog en samenwerking tussen hen.

pour les *plaques essai* une adaptation afin de permettre aux prototypes de véhicules de circuler à l'étranger pour effectuer des tests, ainsi que la création d'une plaque essai de courte durée pour des applications spécifiques.

Grâce à l'informatisation des immatriculations pour les plaques transit, j'intensifierai la lutte contre la fraude et m'assurerai de délais de traitement plus courts. Après la réalisation de la première phase de cette réforme en 2015, une seconde phase débutera afin de permettre d'introduire les demandes par WebDIV.

J'étudierai également, en concertation avec les Régions, la possibilité de mettre en place un nouveau cadre réglementaire pour les véhicules immatriculés en tant qu'ancêtres, afin de garantir la conservation du patrimoine que constituent les véhicules anciens, tout en veillant à une plus grande sécurité routière.

5. Transport aérien

5.1. Le secteur aérien en Belgique

Le secteur aérien est une chaîne dont chaque maillon est important: aéroports, compagnies aériennes, fournisseur des services de contrôle aérien (Belgocontrol), l'Administration de l'Aéronautique (DGTA), services de maintenance, aviation sportive et de loisirs, écoles d'aviation, ateliers de fabrication et de maintenance. Les conséquences des événements tragiques du 22 mars 2016 ont démontré l'importance du secteur aérien dans l'économie de notre pays. Elles ont aussi permis de prouver l'extraordinaire faculté de résilience du secteur et les possibilités d'adaptation rapide de ces acteurs face à une situation inattendue et extraordinairement complexe. À l'image d'une chaîne, la faiblesse d'un seul maillon de ce secteur aérien peut fragiliser l'ensemble. Je veillerai donc à ce que chaque maillon soit performant conformément au rôle qui est le sien.

5.2. Aéroports

La Belgique présente la caractéristique de réunir cinq aéroports internationaux sur un territoire relativement exigu. Quatre de ces aéroports dépendent des Régions et Bruxelles-National du gouvernement fédéral. Le degré d'autonomie de ces aéroports par rapport aux pouvoirs publics est variable et dépend de leur structure actionnariale et de leur gouvernance interne. Ces différents aéroports régionaux et fédéral sont en position de concurrence constructive et je m'emploierai à créer des espaces de dialogue et de collaboration entre eux.

5.3. Luchthavenbeveiliging

De beveiliging van de burgerluchtvaart is één van mijn prioriteiten. De recente aanvallen in Brussel herinneren ons aan de noodzaak om de burgerluchtvaart te beschermen tegen terrorisme en aan de noodzaak om het technisch en operationeel proces aan de nieuwe verschijnselen en risico's aan te passen.

Ik zal blijven werken aan Belgisch beveiligingsplan, overeenkomstig de Europese regelgeving en de normen die de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) in haar bijlage 19 heeft gepubliceerd. In samenwerking met de betrokken gewestelijke ministers zal ik daarnaast een luchthavenbeveiligingsplan uitwerken dat op nationaal vlak geharmoniseerd is. Ik zal er ook op toezien dat een gecoördineerd terugval- en spreidingsplan het mogelijk maakt om de operationele gevolgen te beperken in geval zich een ernstig incident voordoet waardoor één van onze luchthavens volledig geblokkeerd wordt.

Samen met mijn administratie ben ik vastberaden hierin een actieve rol te spelen, in overleg met de minister van Binnenlandse Zaken en zijn diensten.

5.4. Brussels Airport - Een duurzame oplossing voor het beheer van de geluidshinder rond de luchthaven

Gelet op het bijzonder grote belang van Brussels Airport voor de economie en de tewerkstelling in ons land, zal ik de activiteiten van de luchthaven ondersteunen met inachtneming van de leefomstandigheden van de omwonenden en van alle burgers die geluidshinder ondervinden. De problematiek van de geluidshinder en die van de aankomst- en vertrekroutes op Brussels Airport moeten een oplossing vinden in een evenwichtig en duurzaam structureel programma dat de besteding van de luchthaven garandeert. Met evenwichtig wordt verwezen naar de evenwichtige aanpak waartoe wordt aangezet door de Europese verordening die op 13 juni 2016 in werking treedt.

Met het oog op het aanbieden van die structurele oplossing zullen de luchthavenakkoorden worden nageleefd die door de Ministerraden van 19 december 2008 en 26 februari 2010 werden bekrachtigd. In overleg met de operatoren zullen eveneens andere pistes worden onderzocht, inzonderheid op het gebied van investeringen in luchthaveninfrastructuur en van nieuwe technologieën die een vermindering van de geluidshinder beogen of zelfs ook strekken tot het verzekeren van een verhoogde veiligheid van de luchtvaartoperaties, en zulks in volledige samenhang met de aanbevelingen die op internationaal vlak zijn uitgevaardigd.

5.3. Sureté aéroportuaire

La sureté de l'aviation civile constitue une de mes priorités. Les attaques récentes à Bruxelles nous rappellent la nécessité de protéger l'aviation civile contre le terrorisme et la nécessité d'adapter le processus technique et opérationnel aux nouveaux phénomènes et risques.

Je continuerai à élaborer un plan de sureté national, conformément à la réglementation européenne et aux normes publiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dans son annexe 19. En collaboration avec les ministres régionaux concernés, je développerai parallèlement un plan de sureté aéroportuaire harmonisé au niveau national. Je veillerai aussi à ce qu'un plan de repli et de répartition coordonné permette de limiter les impacts opérationnels en cas d'incident grave entraînant le blocage total d'un de nos aéroports.

Avec mon administration, je compte jouer un rôle actif en la matière, en concertation avec le ministre de l'Intérieur et ses services.

5.4. L'aéroport de Brussels Airport: solution durable pour la gestion des nuisances sonores

Vu l'importance particulière de l'aéroport de Brussels Airport pour l'économie et l'emploi dans notre pays, je soutiendrai les activités de l'aéroport dans le respect des conditions de vie des riverains et de tous les citoyens touchés par les nuisances sonores. La problématique des nuisances sonores et celle des routes aériennes au départ et l'arrivée de Bruxelles Airport doivent être solutionnées au travers d'un programme structurel équilibré, durable garantissant la pérennité de l'aéroport. Équilibré s'entend au sens de l'approche équilibrée voulue par le règlement européen qui entrera en vigueur le 13 juin 2016.

Afin de proposer cette solution structurelle, les accords aéroportuaires qui avaient été confirmés par les Conseils des ministres du 19 décembre 2008 et du 26 février 2010 seront respectés. D'autres pistes sont aussi examinées, en concertation avec les opérateurs, en particulier dans le domaine des investissements dans l'infrastructure aéroportuaire et des nouvelles technologies visant à réduire les nuisances sonores voire aussi à garantir plus de sécurité dans les opérations aériennes, et ce en totale cohérence avec les recommandations formulées au niveau international.

Het preferentieel baangebruik en de windnormen die integraal deel uitmaken van voornoemde akkoorden zullen behouden blijven en verankerd worden in een wet inzake de vliegprocedures. De jongste jaren was er regelmatig betwisting over de regeling van de vliegprocedures op Brussels Airport hoofdzakelijk omwille van de geluidsoverlast die een aantal van die procedures veroorzaken voor de buurtbewoners. De talloze gerechtelijke stappen geven aan dat een nieuwe aanpak nodig is.

In deze wet zullen de procedures opgenomen en nader omschreven worden die toepasselijk zullen zijn op de aan de Ministerraad voor te leggen wijzigingen van de vliegroutes of de exploitatiebeperkingen, zulks na het uitvoeren van veiligheids- en capaciteitsstudies en na het doorlopen van een procedure van raadpleging van de bevolking. De wet zal het mogelijk maken om de beslissingen die worden genomen in het kader van de uitbating van de luchthaven, te objectiveren. Tevens zal de nieuwe wet de inbreuken op de vliegprocedures en de exploitatiebeperkingen bestraffen (strafrechtelijke of administratieve sancties) die op Brussels Airport worden gepleegd door zowel de houder van de exploitatielicentie, de exploitant van een luchtvaartuig als hun gemandateerden, zoals Belgocontrol.

De Europese Verordening 598/2014 van 16 april 2014, die op 13 juni 2016 van kracht wordt, stelt de procedures vast voor het invoeren van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Europese Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak.

Er moeten dan ook twee fundamentele elementen worden onderscheiden in die Verordening. De exploitatiebeperkingen vormen geluidsgelateerde maatregelen die de toegang tot een luchthaven beperken of de operationele capaciteit ervan verminderen. Het begrip “evenwichtige aanpak” van het beheer van de geluidshinder wordt opgevat rond 4 fundamentele elementen die in die volgorde moeten verwezenlijk worden, namelijk:

- de beperking van het vliegtuiglawaai aan de bron en het technologisch verbeteren van de vliegtuigen,
- de ruimtelijke ordening (stedenbouwkundige regels, ruimtelijke ordening, geluidsisolatie),
- de technische procedures (vliegroutes, aanvliegroutes, enzovoort),
- en de operationele beperkingen (exploitatiebeperkingen, nachtelijke beperkingen, preferentieel baangebruik (PRS), enzovoort).

L'usage préférentiel des pistes et les normes de vent, qui font intégralement partie des accords précités, seront maintenus et ancrés dans une loi sur les procédures de vol. Ces dernières années, le régime des procédures de vol relatives à l'aéroport de Brussels Airport a été régulièrement contesté, principalement en raison des nuisances sonores que certaines d'entre elles engendrent pour les riverains. Les multiples recours juridictionnels sont autant d'indices qu'une nouvelle approche est nécessaire.

Cette loi reprendra en les précisant les procédures applicables aux modifications des routes de vol ou des restrictions d'exploitation qui devront être soumises au Conseil des ministres, après réalisation d'études de sécurité et de capacité, après une procédure de consultation de la population. La loi permettra d'objectiver les décisions prises dans le cadre de l'exploitation de l'aéroport. La nouvelle loi sanctionnera également (sanctions pénales ou administratives) les violations aux procédures de vol et aux restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National à la fois par le titulaire de la licence d'exploitation de l'aéroport, l'exploitant d'un aéronef voire aussi de leurs mandataires comme Belgocontrol.

Le Règlement européen 598/2014 du 16 avril 2014 qui entrera en vigueur le 13 juin 2016 établit les procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union et ce dans le cadre d'une approche équilibrée.

Il faut donc distinguer deux éléments essentiels de ce Règlement. Les restrictions d'exploitation sont des mesures liées au bruit qui limitent l'accès à un aéroport ou en réduisent la capacité opérationnelle. Le concept d'“approche équilibrée” de la gestion des nuisances sonores s'articule autour de 4 éléments essentiels et qui doivent se réaliser dans l'ordre:

- réduction du bruit à la source et améliorations technologiques au niveau des avions,
- planification foncière (règles urbanistiques, aménagement du territoire, insonorisation),
- procédures techniques (routes aériennes, trajectoires de descente, etc.),
- restrictions opérationnelles (restrictions d'exploitation, nuit, PRS, etc.).

De regering zal ervoor zorgen dat er binnenkort een “Onafhankelijke Autoriteit voor de controle op de lawaaihinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal” wordt opgericht, die onder meer zal worden belast met het toezicht op het naleven van de regels inzake vliegprocedures en exploitatiebeperkingen op Brussels Airport. Dit onafhankelijke orgaan zal vanuit het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) van de FOD Mobiliteit worden opgericht. Het nieuwe kader zal een duurzame economische ontwikkeling van de luchthaven toelaten, met respect voor de volksgezondheid, het privéleven en de bescherming van een gezond leefmilieu, zoals bedoeld in de artikelen 22 en 23 van de Grondwet en in artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. De nodige stappen zullen worden ondernomen met het oog op het sluiten van een samenwerkingsakkoord met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de werkwijze voor de toepassing van de Brusselse geluidsnormen.

Overwegende de verdeling van de bevoegdheden tussen de Gewesten en de federale overheid inzake de uitbating van de luchthaven, het beheer van de luchtruim en de milieu-impact van het luchtverkeer, zal ik samenwerkingsakkoorden met de Gewesten sluiten.

5.5. *Belgocontrol*

Als voogdijminister voor Belgocontrol, ben ik vooral van plan om erop toe te zien dat dit overheidsbedrijf zijn opdrachten van publieke dienstverlening volledig vervult met inachtneming van de beginselen inzake continuïteit en efficiëntie.

Ik zal erop toezien dat haar werking efficiënter wordt gemaakt en dat haar financieel evenwicht ondersteund wordt, bijvoorbeeld in het kader van een herziening van het samenwerkingsakkoord uit 1989 op basis van het principe “de gebruiker betaalt”, waardoor haar de mogelijkheid wordt geboden om de nodige investeringen uit te voeren teneinde de veiligheid van het luchtverkeer te garanderen, onder meer door inzet van recente hulptechnologieën met betrekking tot de operaties.

Er zal een begin worden gemaakt met de invoering van een contingentiesysteem op de regionale luchthavens.

Voorrang zal worden gegeven aan de sociale dialoog, onder meer voor wat betreft de implementatie van het sociaal akkoord dat onlangs binnen de onderneming werd ondertekend. Naast maatregelen inzake pensioenering voorziet het akkoord in operationele maatregelen met betrekking tot het wervingsplan, tot de poolvorming,

Le gouvernement veillera à la création prochaine d’une “Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores autour de l’aéroport de Bruxelles national”, chargée notamment de contrôler le respect des règles en matière de procédures de vol et de restrictions d’exploitation à l’aéroport de Bruxelles-National. Cette autorité indépendante sera créée au départ de la Direction générale Transport aérien (DGTA) du SPF Mobilité. Ce nouveau cadre permettra un développement économique durable de l’aéroport, dans le respect de la santé publique, de la vie privée et de la protection d’un environnement sain, visés par les articles 22 et 23 de la Constitution et par l’article 8 de la Convention européenne des droits de l’homme. Les démarches utiles seront mises en œuvre en vue de la conclusion d’un accord de coopération avec la Région de Bruxelles –Capitale sur la méthode d’application des normes de bruit à Bruxelles.

Considérant la répartition des compétences entre les Régions et le fédéral en ce qui concerne l’exploitation de l’aéroport, la gestion de l’espace aérien et l’impact environnemental de la circulation aérienne, je conclurai des accords de coopération avec les Régions.

5.5. *Belgocontrol*

En tant que ministre de tutelle de Belgocontrol, j’entends particulièrement veiller à ce que l’entreprise publique remplisse pleinement ses missions de service public dans le respect des principes de continuité et d’efficacité.

Je veillerai à rendre son fonctionnement plus efficace et à consolider son équilibre financier, par exemple dans le cadre d’une révision de l’accord de coopération de 1989 sur base des principes “utilisateur-payeur” lui permettant ainsi de réaliser les investissements nécessaires afin de garantir une sécurité optimale de la navigation aérienne notamment par le recours à des technologies récentes d’assistance aux opérations.

La mise en place d’un système de contingence dans les aéroports régionaux sera entamée.

La priorité sera donnée au dialogue social, en ce qui concerne notamment la mise en œuvre de l’accord social qui vient d’être signé au sein de l’entreprise. Outre les mesures sur les départs à la retraite, l’accord prévoit des mesures opérationnelles relatives au plan de recrutement, l’organisation de pools et le remplacement

en tot de vervanging van de onbeschikbare verkeersleiders teneinde een continuïteit van de activiteiten te garanderen, zonder evenwel afbreuk te doen aan het stakingsrecht.

Ik zal de deelname van Belgocontrol aan de programma's van gemeenschappelijk Europees luchtruim ondersteunen. Samen met mijn collega van Defensie zal ik werk maken van het scheppen van synergieën tussen het burgerlijke en het militaire luchtruim met het oog op een toekomstig eengemaakt Belgisch luchtruim als opstap naar de verwezenlijking van het eengemaakte Europese luchtruim. Dit moet zorgen voor schaalvoordelen voor de luchthavens en hun klanten en moet een optimale operationele veiligheid garanderen. Ook andere synergieën zullen kunnen worden onderzocht, bijvoorbeeld met het Groothertogdom Luxemburg.

Er zal een samenwerkingsakkoord worden gefinaliseerd tussen het DGLV en Belgocontrol ter ondersteuning van de uitwisseling van nuttige informatie voor de uitvoering van hun respectievelijke opdrachten.

Een actualisatie van de wet van 21 maart 1991 die geldt als juridisch kader van het overheidsbedrijf zal gefinaliseerd worden.

5.6. *De luchtvaartadministratie (DGLV)*

Ik zal erop toezien dat het DGLV volledige uitvoering geeft aan de opdrachten die het vanwege de internationale instanties (EASA, ICAO en UE) opgelegd krijgt. Bijgevolg is het DGLV onderworpen aan regelmatige externe audits. Naargelang van het domein en de geldende regelgeving, wordt het DGLV geauditeerd door de ICAO, de EASA en de Europese Unie. Een audit over de werking van het DGLV, uitgevoerd op vraag van mijn voorganger, wordt wellicht binnenkort gefinaliseerd. Ik zal erop toezien dat het DGLV een monitoring implementeert voor de aanbevelingen die in het kader van al die audits geformuleerd worden, dit volgens de best practices die door de audit voorgeschreven worden; een dergelijke monitoring zal kunnen bijdragen tot het identificeren van de technische en persoonlijke middelen die nodig zijn om de eventueel vastgestelde tekortkomingen bij te sturen.

Middels een goede aanwending van de beschikbare middelen en een vlekkeloze organisatie moet het DGLV een efficiënte dienstverlening en een hoog prestatieniveau aanbieden aan zijn klanten.

De aspecten die geanalyseerd zullen worden, zijn onder meer de beschikbaarheid van de diensten, de toegekende middelen en het betalingssysteem voor bepaalde diensten. Ik zal erop toezien dat de menselijke,

des contrôleurs indisponibles pour garantir une continuité des activités sans pour autant remettre en cause le droit de grève.

Je soutiendrai la participation de Belgocontrol aux programmes de ciel unique européen. Je travaillerai avec mon collègue de la Défense afin de créer les synergies entre les ciels civil et militaire, dans l'optique d'un futur ciel unique belge, tremplin vers la réalisation du ciel unique européen. Cela afin d'engendrer pour les aéroports et leurs clients des économies d'échelles et de garantir une sécurité opérationnelle optimale. D'autres synergies pourront être analysées avec le Grand-Duché de Luxembourg par exemple.

Un contrat de collaboration entre la DGTA et Belgocontrol sera finalisé en vue de consolider les échanges d'informations utiles à la réalisation des missions de chacun.

Une actualisation de la loi du 21 mars 1991 en tant que cadre juridique de l'entreprise publique sera finalisée.

5.6. *L'Administration de l'Aéronautique (DGTA)*

Je veillerai à ce que la DGTA remplisse pleinement les missions que lui imposent les instances internationales (EASA, OACI, EU). Par conséquent, la DGTA est l'objet d'audits externes réguliers. Selon le domaine et la réglementation en vigueur, la DGTA est auditée par l'OACI, l'EASA et la Commission européenne. Un audit sur l'organisation de la DGTA, réalisé à la demande de mon prédécesseur, devrait être finalisé prochainement. Je veillerai à ce que la DGTA mette en œuvre un monitoring des recommandations émises dans le cadre de tous ces audits selon les meilleures pratiques préconisées par l'Audit, *monitoring* qui permettra d'identifier les moyens techniques et humains nécessaires pour corriger les manquements éventuels constatés.

Au travers d'une bonne utilisation de ses ressources et d'une organisation sans faille, la DGTA devra offrir un service efficace à ses clients et un haut niveau de performance.

Parmi les aspects analysés figureront la disponibilité des services, les moyens alloués et le système de paiement de certaines prestations. Je veillerai à ce que l'environnement humain, technologique et informatique

technologische en informatica-omgeving van het DGLV een performante en snelle behandeling van de voorgelegde dossiers mogelijk maakt.

5.7. *Luchtvaartmaatschappijen*

Omwille van de unieke ligging van ons land in het hart van Europa baseren talrijke nationale of buitenlandse luchtvaartmaatschappijen hun operaties in België of maken ze regelmatig gebruik van onze verscheidene luchthavens. We moeten ze op optimale wijze verwelkomen. Onze nationale luchtvaartmaatschappijen zijn niet vrij van bepaalde praktijken van oneerlijke concurrentie, soms binnen de Europese Unie zelf. Europa heeft het probleem gedeeltelijk opgelost door erin te voorzien dat het vliegend personeel van de luchtvaartmaatschappijen onder de sociale wetgeving zou vallen van de Staat waar zijn thuisbasis gelegen is (Verordening 465/2012/EG). Die maatregel zal evenwel pas op 28 juni 2022 volledige uitwerking hebben.

5.8. *Luchtvaartconstructie- en onderhoudswerkplaatsen*

Onze industrie is bijzonder actief in het ontwikkelen en het vervaardigen van onderdelen die achteraf door de constructeurs worden geïntegreerd in het afgewerkte luchtvaartuig. Sommige van onze bedrijven ontwerpen en bouwen vliegtuigen in hun totaliteit en knopen zo weer aan met een lange traditie van luchtvaartconstructie. Tot slot staan onze werkplaatsen voor luchtvaartonderhoud borg voor de luchtwaardigheid van de vliegtuigen. Die bedrijven stellen hooggespecialiseerde arbeidskrachten tewerk die onze opleidingsrichtingen hebben doorlopen. In samenspraak met de betrokken ministers zal ik toezien op de bestending van die werkgelegenheidsbronnen.

Ik zal de wettelijke structuur instellen die het mogelijk maakt om een hypotheek op een luchtvaartuig te nemen teneinde nieuwe financieringsmogelijkheden te geven aan onze constructeurs en de aankoop van nieuwe, meer performante, brandstofbesparende en weinig door uitstoot en lawaai vervuilende vliegtuigen in de hand te werken. Ik zal aandacht hebben voor de nieuwe activiteiten (drones, bijvoorbeeld), waarvoor ik zal toezien op het bieden van een geschikte technische, administratieve en operationele veiligheidsomgeving.

5.9. *Drones*

De uitvoering van het onlangs gepubliceerde koninklijk besluit inzake drones moet dynamisch zijn en afgestemd blijven op de snelle technologische evoluties. Ik verbind mij er dan ook toe om de sector verder

de la DGTA permette un traitement performant et rapide des dossiers qui lui sont soumis.

5.7. *Compagnies aériennes*

Par cette position unique au cœur de l'Europe., de nombreuses compagnies nationales ou étrangères basent leurs opérations en Belgique ou utilisent régulièrement nos différents aéroports. Nous devons leur réserver un accueil optimal. Nos compagnies nationales peuvent être soumises à certaines pratiques de concurrence déloyale, et ce, parfois au sein même de l'Union européenne. L'Europe a partiellement résolu le problème en prévoyant que les personnels navigants des compagnies aériennes soient rattachés à la législation sociale de l'État de leur base d'affectation (Règlement 464/2012/CE). Cette mesure ne prendra cependant pleinement effet qu'au 28 juin 2022.

5.8. *Les ateliers de fabrication aéronautique et de maintenance*

Notre industrie est particulièrement active dans le développement et la fabrication de sous-ensembles qui sont ensuite intégrés par les constructeurs dans l'aéronef final. Certaines de nos entreprises imaginent et construisent des avions complets, renouant avec une longue tradition de construction aéronautique. Enfin, nos ateliers de maintenance aéronautique garantissent la navigabilité des avions. Ces entreprises emploient une main-d'œuvre hautement spécialisée issue de nos filières de formation. En accord avec les ministres concernés, je veillerai à pérenniser ces sources d'emplois.

Je mettrai en place la structure légale permettant d'hypothéquer un aéronef, afin de donner à nos fabricants de nouvelles possibilités de financement et faciliter l'achat d'avions neufs, plus performants, économes en carburant et polluant peu, en termes d'émission de gaz et d'émissions sonores. Je serai attentif aux activités nouvelles (les drones par exemple) pour lesquels je m'appliquerai à donner un environnement technique, administratif et de sécurité opérationnelle adapté.

5.9. *Les drones*

La mise en œuvre de l'arrêté royal traitant des drones publié récemment doit rester dynamique et en phase avec les rapides évolutions technologiques. Je m'engage donc à poursuivre une évaluation régulière du

regelmatig te evalueren in nauwe samenwerking met de betrokken actoren.

5.10. *Vliegscholen*

De vliegscholen bereiden onze jongeren voor op de toekomstige luchtvaartberoepen. Doorgaans verzorgen ze ook de voortgezette opleiding en de bijscholing van de gediplomeerde piloten. In een veeleisende internationale concurrentiële omgeving zal ik erop toezien dat de vliegscholen optimale werkomstandigheden aangeboden krijgen en kunnen rekenen op de beste ondersteuning en omkadering vanwege onze luchtvaart-administratie (DGLV).

5.11. *Sportieve en recreatieve luchtvaart*

De sportieve en recreatieve luchtvaart geldt dikwijls als toegangspoort voor de toekomstige luchtvaart-professionals. Ze bevordert het imago van de sector bij de jonge toekomstige luchtvaartpiloten, -technici, -ingenieurs en -werknemers, en is tevens een bron van tewerkstelling. Ik zal ervoor zorgen dat de toegangsvoorwaarden tot een veilige, economische en milieuvriendelijke luchtvaart worden verzekerd zonder nodeloze administratieve complexiteit.

6. *Scheepvaart*

6.1. *Pleziervaart*

De sector van de pleziervaart wint aan belang zowel op economisch als recreatief vlak. Door de huidige, eerder onduidelijke afbakening tussen zeevaart, binnenvaart en pleziervaart op zee en op de binnenwateren is een betere omkadering van de veiligheid voor de pleziervaart nodig.

Wat betreft de binnenwateren zal ik overleggen met de Staatssecretaris van de Noordzee opdat deze omkadering gebeurt door een afstemming van de regelgeving met aandacht voor vereenvoudiging en conformiteit met de regelgeving van de Europese Unie. Daar waar er ruimte is voor interpretatie zal – in samenspraak met de sector en met de buurlanden – overlegd worden hoe deze best wordt ingevuld. Tevens zal dit initiatief breed worden beschouwd zodat de nieuwe vormen van waterrecreatie worden meegenomen en dat de wetgeving zo wordt opgevat dat aanpassingen aan nieuwe ontwikkelingen en de stand van de techniek snel en efficiënt kunnen worden doorgevoerd.

secteur, et ce, en étroite collaboration avec ses parties prenantes.

5.10. *Écoles d'aviation*

Les écoles d'aviation préparent nos jeunes aux futurs métiers de l'aviation. Elles assurent généralement la continuité de la formation et le recyclage des pilotes diplômés. Dans un environnement concurrentiel international exigeant, je veillerai à leur offrir des conditions de travail optimales et à leur garantir le meilleur support et encadrement de notre Administration de l'Aéronautique (DGTA).

5.11. *Aviation sportive et de loisirs*

L'aviation sportive et de loisirs constitue souvent le point d'entrée des futurs professionnels de l'aviation. Elle contribue à promouvoir l'image de ce secteur auprès des jeunes futurs pilotes, techniciens, ingénieurs et ouvriers de l'aérien, tout en étant source d'emplois. Je veillerai à garantir les conditions d'accès à une aviation sûre, économique, respectueuse de l'environnement sans complexité administrative inutile.

6. *Navigation*

6.1. *Navigation de plaisance*

Le secteur de la navigation de plaisance prend de l'ampleur tant au niveau économique que récréatif. En raison des délimitations actuelles un peu floues entre navigation maritime, navigation fluviale et navigation de plaisance sur nos eaux maritimes et intérieures, un meilleur encadrement s'impose pour la sécurité de la navigation de plaisance.

En ce qui concerne les eaux intérieures, je me concerterai avec le Secrétaire d'État à la mer du Nord pour que cet encadrement se fasse par un alignement de la réglementation avec une attention portée sur la simplification et la conformité avec la réglementation de l'Union européenne. Là où il existe des latitudes d'interprétation, une consultation – en concertation avec le secteur et les pays voisins – sera tenue afin de définir comment les remplir de la meilleure façon. En plus, cette initiative sera prise d'une manière plus large pour que de nouvelles formes de récréation sur les eaux soient incluses et que la législation soit conçue d'une telle manière que des ajustements, suite à des développements nouveaux et à l'évolution de la technique, puissent être effectués rapidement et efficacement.

Deze werkzaamheden zullen uitmonden in een gecoördineerde wetgeving “pleziervaart” die de gepaste accenten legt naargelang van de wateren waar de pleziervaart bedreven wordt.

De opmaak van deze gecoördineerde wetgeving “Pleziervaart” is gestoeld op vier pijlers: administratieve vereenvoudiging zowel voor de burger als voor de overheid, responsabilisering van de burger, verbeterde veiligheid en budgettaire neutraliteit door het aanrekenen van de reële kosten.

De hervorming van de examens stuurboek, die nu al geïnformatiseerd zijn, zal worden voortgezet.

Het regelmatig bijeenroepen van het federaal overlegplatform pleziervaart zal voor mij een middel zijn om voeling te nemen met de sector en zijn aanbevelingen zullen in overweging worden genomen bij elke stap naar een harmonisering van de wetgeving.

Ook zullen informaticatoepassingen worden ontwikkeld die een administratieve vereenvoudiging voor de burger met zich meebrengen.

Transversaal zal – in samenwerking met andere federale diensten en met de Gewesten – gewerkt worden aan de positionering van België als land van bestemming voor pleziervaart.

6.2. *Binnenvaart*

Er wordt invulling gegeven aan de residuele federale bevoegdheden in de binnenvaart op een wijze die door de ganse sector gedragen wordt. Er wordt momenteel gewerkt aan een aanpassing van het juridische en het aansprakelijkheidsbestel, aan onze relatie met en onze positie in de schoot van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en van de positie van de Europese Unie in deze materie.

Ik zal voortwerken aan het initiatief dat de totstandkoming van één, door de sector gedragen, commissie binnenvaart beoogt. Ik wil het overleg met de Gewesten behouden om de bedrijven te helpen de bevoegdheidsverdeling in hun sector beter te begrijpen. De vraag vanuit de sector om de wetgeving met economische inslag en van toepassing op de binnenvaartsector aan te passen, om deze beter af te stemmen op het Europese gebeuren en tegenstrijdigheden te vermijden, zal worden onderzocht.

Ces travaux aboutiront dans une législation coordonnée “navigation de plaisance” qui sera élaborée avec les accents appropriés en fonction des eaux où la navigation de plaisance est pratiquée.

L’élaboration de cette législation coordonnée “Navigation de plaisance” repose sur quatre piliers: la simplification administrative tant pour le citoyen que pour les pouvoirs publics, la responsabilisation du citoyen, l’amélioration de la sécurité et la neutralité budgétaire par la comptabilisation des coûts réels.

La réforme des examens du brevet de conduite, maintenant déjà informatisés, continuera.

La convocation régulière de la Plateforme de concertation fédérale pour la navigation de plaisance restera pour moi un moyen de prendre le pouls avec le secteur et ses recommandations seront considérées à travers chaque étape d’une harmonisation de la législation.

De même, des applications informatiques seront développées pour apporter au citoyen une simplification administrative.

Transversalement, je travaillerai – en collaboration avec les autres Services fédéraux et avec les Régions – à un positionnement de la Belgique en tant que pays de destination pour la navigation de plaisance.

6.2. *Navigation intérieure – batellerie*

Un contenu sera donné aux compétences fédérales résiduelles en matière de navigation intérieure selon une méthode qui impliquera le secteur dans son ensemble. Les travaux portent en ce moment sur une adaptation du régime juridique et de responsabilité, sur nos relations et notre position avec et au sein de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin et la position de l’Union européenne en cette matière.

Je continuerai l’initiative visant à arriver à une seule commission de navigation intérieure qui sera soutenue par le secteur. Je vise à maintenir une concertation avec les Régions pour aider les entreprises à mieux comprendre la répartition des compétences dans leur secteur. Une étude portera aussi sur la demande émanant du secteur et visant une adaptation de la législation qui a un impact économique et qui est d’application dans le secteur de la navigation intérieure afin de l’ajuster à l’actualité européenne et d’éviter des contradictions.

BESLUIT

De tijd dringt: ons land heeft nood aan een verbeterde en duurzaam mobiliteit om het hoofd te bieden aan de verwachtingen van de burgers en aan de eisen van onze economie.

Tijdens deze legislatuur zullen essentiële beslissingen worden genomen in de sectoren die onder mijn bevoegdheid vallen en de acties die daaruit voortvloeien vergen een noodzakelijke coördinatie met het oog op een duurzame efficiëntie.

De overheidsbedrijven zullen hun bestuursmodellen moeten doen evolueren teneinde de klanten en de stakeholders centraal te stellen in hun bekommernissen.

Het dossier van het luchtverkeer zal in al zijn complexiteit worden opgevat teneinde te streven naar een gedeelde verbetering.

Ik richt een oproep aan de Gewesten zodat samen met de federale overheid ambitieuze doelstellingen en concrete acties zouden worden gedragen voor een duurzame en efficiënte mobiliteit.

Ik geloof in een globale visie inzake mobiliteit waarbij elke actie die ondernomen wordt door het bevoegde overheidsniveau synoniem zal staan voor meerwaarde voor iedereen en allemaal.

Ik geloof in een moderne openbare dienst die antwoorden biedt op de gewijzigde collectieve noden.

Daarom dient men de principes van nieuw beleid, van hulpmiddelen, van technologieën en van moderne managementprocessen te integreren. Dit zal de noodzakelijke omslag toelaten om te antwoorden op de eisen van onze samenleving en van de toekomstige generaties.

Het is vandaag dat men de kracht en de durf tot veranderen moet hebben.

De minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen,

François BELLOT

CONCLUSION

Le temps presse, notre pays a besoin d'une mobilité améliorée et durable pour répondre aux attentes des citoyens et aux exigences de notre économie.

Sous cette législature, des décisions essentielles seront prises dans les secteurs qui relèvent de mes compétences avec l'indispensable coordination des actions qu'elles exigent pour une efficacité durable.

Les entreprises publiques se devront de faire évoluer leurs modèles de gouvernance pour placer les clients et les stakeholders au centre de leurs préoccupations.

Le dossier aérien sera abordé avec toute sa complexité pour tendre vers une amélioration partagée.

J'en appelle aux Régions pour qu'ensemble avec l'État fédéral, des objectifs ambitieux et des actions concrètes soient portés pour une mobilité durable et efficiente.

Je crois en une vision globale de la mobilité pour laquelle chaque action prise par le niveau de pouvoir compétent sera synonyme de valeur ajoutée pour tout un chacun.

Je crois en un service public moderne qui apporte des réponses à la transformation des besoins collectifs.

Pour cela, il faut intégrer les principes d'un modèle de gouvernance nouveau, les outils, les technologies et les processus de management modernes. C'est cela qui permettra la nécessaire mutation en réponse à l'évolution des besoins de la société et aux attentes des générations futures.

C'est aujourd'hui qu'il faut avoir l'audace et le courage du changement.

Le ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges,

François BELLOT