

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

7 november 2008

7 novembre 2008

ALGEMENE BELEIDSNOTA (*)
van de Staatssecretaris voor Mobiliteit

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE (*)
du Secrétaire d'État à la Mobilité

Voorgaande documenten:

Doc 52 **1529/ (2008/2009):**
001 tot 019: Beleidsnota's.

Documents précédents:

Doc 52 **1529/ (2008/2009):**
001 à 019: Notes de politique générale.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

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

cdH	:	centre démocrate Humaniste		
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams		
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen		
FN	:	Front National		
LDD	:	Lijst Dedecker		
MR	:	Mouvement Réformateur		
N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie		
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten		
PS	:	Parti Socialiste		
sp.a+VI.Pro	:	Socialistische partij anders + VlaamsProgressieven		
VB	:	Vlaams Belang		

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 52 0000/000 :	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000 :	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)	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: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN :	Plenum	PLEN :	Séance plénière
COM :	Commissievergadering	COM :	Réunion de commission
MOT :	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT :	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

HOOFDSTUK I. DUURZAME MOBILITEIT

- I.1 Inleiding: de drie dimensies van duurzaamheid
- I.2 Werken aan een duurzame mobiliteit: maatregelen en studies
 - I.2.1 Herziening Eurovignetrictlijn
 - I.2.2 Galileo
 - I.2.3 Trans-Europese vervoersnetwerken
 - I.2.4 Marco Polo II
 - I.2.5 Gebruik van alternatieve brandstoffen
 - I.2.6 Onderzoek van het toekomstig GEN-aanbod
 - I.2.7 Gebruik van busstroken
 - I.2.8 Bevorderen van het fietsen
 - I.2.9 Diagnostiek Woon-Werkverplaatsingen
 - I.2.10 Ecocombi's
 - I.2.11 Kaderovereenkomst Federaal Planbureau

HOOFDSTUK II. WEGVERVOER

- II.1 Herziening wetgeving wegvervoer
- II.2 Controle
 - II.2.1 Gerichte controles
 - II.2.2 Samenwerking van de controlediensten
 - II.2.3 Sensibilisatie van de transportbedrijven en het rijdend personeel inzake naleving van de regelgeving
 - II.2.4 Rust- en rijtijden
- II.3 Maatregelen ter ondersteuning van de transportsector
 - II.3.1 Cabotage
 - II.3.2 Afschaffing van de jaarlijkse retributie per autocar
 - II.3.3 Medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgevers in het personenvervoer
- II.4 Transportorganisatoren

HOOFDSTUK III. VERKEERSVEILIGHEID

- III.1 Rijden onder invloed
 - III.1.1 Rijden onder invloed van alcohol
 - III.1.2 Rijden onder invloed van drugs
- III.2 Rijopleiding
 - III.2.1 Hervorming van de rijopleiding cat. B
 - III.2.2 Invoering getuigschrift voor vakbekwaamheid cat. C

CHAPITRE I^{er}. INTRODUCTION GENERALE

- I.1 Introduction: les trois piliers de la durabilité
- I.2 Œuvrer à une mobilité durable: mesures et études
 - I.2.1 Révision de la directive relative à l'eurovignette
 - I.2.2 Galileo
 - I.2.3 Réseaux de transport transeuropéens
 - I.2.4 Marco Polo II
 - I.2.5 Utilisation de combustibles alternatifs
 - I.2.6 Etude de l'offre future RER
 - I.2.7 Utilisation des bandes réservées aux bus
 - I.2.8 Encourager le vélo
 - I.2.9 Diagnostic des déplacements domicile-travail
 - I.2.10 Écocombis
 - I.2.11 Convention-cadre avec le Bureau fédéral du Plan

CHAPITRE II. LE TRANSPORT ROUTIER

- II.1 Révision de la législation du transport routier
- II.2 Contrôle
 - II.2.1 Contrôles ciblés
 - II.2.2 Coopération entre les services de contrôle
 - II.2.3 Sensibilisation des entreprises de transport et du personnel de conduite en matière de respect de la réglementation
 - II.2.4 Temps de repos et de conduite
- II.3 Mesures de soutien au secteur des transports
 - II.3.1 Cabotage
 - II.3.2 Suppression de la redevance annuelle par autocar
 - II.3.3 Coresponsabilité des donneurs d'ordre en matière de transport de personnes
- II.4 Organisateurs de transports

CHAPITRE III. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- III.1 Conduite sous influence
 - III.1.1 Conduite sous l'influence de l'alcool
 - III.1.2 Conduite sous l'influence de la drogue
- III.2 Formation à la conduite
 - III.2.1 Réforme de la formation à la conduite cat. B
 - III.2.2 Instauration du certificat d'aptitude professionnelle cat. C

- III.2.3 Invoering derde richtlijn Europees rijbewijs
- III.2.4 Centrale Databank Rijbewijzen
- III.2.5 Attest medische geschiktheid cat. B
- III.3 Snelheid en gordel
- III.4 Handhaving
 - III.4.1 Verkeerstoezicht
 - III.4.2 Bestrafing en recidive
- III.5 Ongevallenanalyse
- III.6 Voertuigveiligheid
 - III.6.1 Invoering Europese richtlijn 2007/46 homologatie voertuigen
 - III.6.2 Centrale Databank Voertuigen
 - III.6.3 Europese maatregelen
 - III.6.4 Autokeuring
- III.7 Zwaar vervoer
 - III.7.1 Evaluatie inhaalverbod
 - III.7.2 Dode hoek
 - III.7.3 Uitzonderlijk vervoer
- III.8 Motorrijders
- III.9 Fietzers en voetgangers
- III.10 Gebruik van busstroken
- III.11 Vereenvoudiging wegcode
- III.12 Inschrijving voertuigen
 - III.12.1 Invoering Europese nummerplaat
 - III.12.2 Inschrijving bromfietsen
 - III.12.3 Toegang DIV in het kader van parkeerovertredingen

HOOFDSTUK IV. SPOORWEGEN

- IV.1 Inleiding
- IV.2 Regulering
- IV.3 Dynamiek van het spoor

- III.2.3 Application de la troisième directive sur le permis de conduire européen
- III.2.4 Banque de données centrale des permis de conduire
- III.2.5 Certificat d'aptitude médicale cat. B
- III.3 Vitesse et ceinture de sécurité
- III.4 Contrôle et poursuite
 - III.4.1 Surveillance de la circulation
 - III.4.2 Sanctions et récidive
- III.5 Analyse des accidents
- III.6 Sécurité des véhicules
 - III.6.1 Application de la directive européenne 2007/46 relative à l'homologation des véhicules
 - III.6.2 Banque de données centrale des véhicules
 - III.6.3 Mesures européennes
 - III.6.4 Contrôle technique automobile
- III. 7 Trafic lourd
 - III.7.1 Évaluation de l'interdiction de dépassement
 - III.7.2 Angle mort
 - III.7.3 Transport exceptionnel
- III.8 Motocyclistes
- III.9 Cyclistes et piétons
- III.10 Utilisation des bandes réservées aux bus
- III.11 Simplification du code de la route
- III.12 Immatriculation des véhicules
 - III.12.1 Introduction de la plaque d'immatriculation européenne
 - III.12.2 Immatriculation des cyclomoteurs
 - III.12.3 Accès à la DIV dans le cadre d'infractions de stationnement

CHAPITRE IV. LE RAIL

- IV.1 Introduction
- IV.2 La régulation
- IV.3 La dynamisation du rail

HOOFDSTUK V. LUCHTVAART

V.1 Inleiding

V.2 Permanente verbetering van de veiligheid

V.2.1 *European Aviation Safety Agency*

V.2.2 Vergunningen en opleidingen

V.2.3 Luchtruim

V.2.4 Luchthavens en vliegvelden

V.3 Beveiliging

V.4 Milieu

V.4.1 Geluidsproblematiek rond Brussels Airport

V.4.2 Impact op het klimaat

V.5 Consumentenbeleid

V.6 Regulering

HOOFDSTUK VI. SCHEEPVAART

VI.1 Maritiem vervoer in België

VI.1.1 Modernisering van de wetgeving

VI.1.2 Overheid en kwaliteitscontrole

VI.1.3 Werk, veiligheid en imago

VI.1.4 Duurzaamheid

VI.1.5 Omzetting Europese regelgeving

VI.1.6 Beveiliging

VI.2 Binnenvaart

VI.3 Pleziervaart

CHAPITRE V. LE TRANSPORT AÉRIEN

V.1 Introduction

V.2 Amélioration permanente de la sécurité

V.2.1 *European Aviation Safety Agency*

V.2.2 Licences et formations

V.2.3 Espace aérien

V.2.4 Aéroports et aérodromes

V.3 Sûreté

V.4 Environnement

V.4.1 Problématique du bruit autour de Brussels Airport

V.4.2 Impact sur le climat

V.5 Politique des consommateurs

V.6 Régulation

CHAPITRE VI. NAVIGATION MARITIME

VI.1 Transport maritime en Belgique

VI.1.1 Modernisation de la législation

VI.1.2 Pouvoirs publics et contrôle de la qualité

VI.1.3 Travail, sécurité et image

VI.1.4 Durabilité

VI.1.5 Transposition de la réglementation européenne

VI.1.6 Sûreté

VI.2 Navigation intérieure

VI.3 Navigation de plaisance

HOOFDSTUK I. ALGEMENE INLEIDING

I.1 Inleiding: de drie dimensies van duurzaamheid

In mijn beleidsnota 2008 heb ik erop gewezen dat ook de transportsector een bijdrage moet leveren in de overgang naar een duurzame economie. Die duurzame economie kan slechts tot stand komen wanneer de drie dimensies van duurzaamheid – de economische, de sociale en de ecologische – in de beslissingen van consumenten, producenten en overheid op een geïntegreerde manier worden bekeken en in een lange-termijnperspectief worden geplaatst. Dat geldt ook voor de transportsector.

De transportsector levert zijn bijdrage aan de economische duurzaamheid wanneer hij er in slaagt op een vlotte, kosteneffectieve manier in te spelen op de in de maatschappij ontstane noden aan vervoer van bedrijven en personen. Een efficiënte vervoerssector is noodzakelijk voor het behoud van de welvaart van onze bevolking in een steeds meer competitieve wereld-economie. Vandaar onder andere onze aandacht voor de concurrentiepositie van de sector.

De sociale dimensie van een duurzame mobiliteit houdt in dat de sector een betrouwbare en veilige mobiliteit kan garanderen aan alle vragers van vervoer met bijzondere aandacht voor de zwakkeren onder hen, dat de sector zijn diensten kan aanbieden tegen maatschappelijk aanvaardbare arbeidsvoorwaarden en bijzondere inspanningen doet om groepen die het op de arbeidsmarkt moeilijker hebben, te integreren. Uitgaande van deze sociale dimensie, geven wij in deze beleidsnota bijzondere aandacht aan het verhogen van de verkeersveiligheid.

De sector moet echter ook zijn bijdrage leveren aan de ecologische duurzaamheid door zijn negatieve impact op mens en leefmilieu (vervuiling, uitputting van niet-hernieuwbare energiebronnen, lawaai, congestie) zo veel als mogelijk te beperken. In de afgelopen jaren heeft de transportsector globaal genomen de groei van de economie ongeveer gevolgd, maar is er tegelijkertijd een duidelijk sterkere stijging vast te stellen in die transportmodi, die een grote flexibiliteit bieden, in het bijzonder het wegtransport. De oorzaken van de groei van de vervoersvraag zijn velerlei. Ze hebben te maken met de stijging van de omvang van de economische activiteit, die noodzakelijkerwijze ten grondslag ligt aan de welvaartsgroei die we de jongste jaren hebben gekend. De stijging van de vervoersvraag is ook een gevolg van veranderingen in de leefgewoonten, van veranderingen in de organisatie van de economische activiteit (denken we maar aan de veralgemeende invoering van just-in-time-systemen bij de productie of de splitsing van voordien geïntegreerde

CHAPITRE I^{er}. INTRODUCTION GENERALE

I.1 Introduction: les trois piliers de la durabilité

Dans ma note de politique générale de 2008, j'ai signalé que le secteur du transport devait également contribuer au développement d'une économie durable. La mise en place d'une économie durable n'est possible que si les trois piliers – économique, social et écologique – de la durabilité sont examinés dans une perspective à long terme, intégrant les décisions des consommateurs, des producteurs et des autorités. Ceci vaut également pour le secteur du transport.

Le secteur du transport contribue à l'économie durable s'il réussit à réagir de manière efficiente et rapide aux besoins en transport des personnes et des entreprises. Pour garantir la prospérité de notre population, dans une économie mondiale toujours plus compétitive, il est primordial de disposer d'un secteur du transport efficace. D'où notre intérêt pour la position concurrentielle du secteur.

Une mobilité durable à dimension sociale signifie que le secteur peut garantir, à tous les citoyens et plus particulièrement aux plus faibles, une mobilité sûre et fiable. Il est en outre indispensable que le secteur puisse offrir des conditions de travail socialement acceptables et qu'il fasse des efforts particuliers pour intégrer ceux qui rencontrent des difficultés sur le marché de l'emploi. Partant de cette dimension sociale, nous accordons dans cette note de politique générale une attention particulière à l'augmentation de la sécurité routière.

Le secteur doit toutefois également contribuer à la durabilité écologique en maîtrisant au maximum son impact négatif sur l'homme et l'environnement (pollution, épuisement des sources d'énergie non-renouvelables, bruit, congestion...). D'une manière globale, l'évolution du secteur de transport a plus ou moins suivi la croissance économique des dernières années, mais on constate en même temps une nette augmentation du recours à des modes de transport plus flexibles, comme le transport routier. Les causes de l'augmentation de la demande de transport sont multiples. Les demandes sont liées à l'augmentation de l'activité économique, forcément à l'origine de la prospérité croissante que nous avons connue ces dernières années. L'augmentation de la demande de transport est aussi une conséquence des changements dans nos habitudes de vie, dans l'organisation de l'activité économique (par exemple: l'introduction générale des systèmes 'just-in-time', la division des processus de production auparavant intégrés)

productieprocessen), van de groeiende inbedding van onze economie in de wereldeconomie. Gedeeltelijk zijn deze evoluties niet terug te schreeven tenzij met groot welvaartsverlies voor de bevolking. Gedeeltelijk kunnen nieuwe afwegingen leiden tot een ont koppeling van de vervoersgroei van de groei van de welvaart. Zonder die ont koppeling rijden wij ons in een dicht bevolkt land als het onze letterlijk vast en ontstaat een voortdurende vraag naar nieuwe vervoersinfrastructuur, waarvan de aanleg tijd vergt, die belangrijke nieuwe schaarse overheidsmiddelen opslorpt en waarvan het ruimtebeslag in een dicht bevolkt land als het onze dikwijls botst met andere legitieme vragen om ruimte.

Congestie kan soms opgelost worden door de creatie van nieuwe infrastructuur, met nadruk op het wegwerken van «*bottlenecks*» en op het op een oordeelkundige manier aan elkaar koppelen van de al bestaande infrastructuur. Op sommige plaatsen vallen deze ingrepen dan ook te verdedigen. Niettemin wijzen specialisten erop dat de creatie van nieuwe vervoersinfrastructuur – zeker indien zij gratis ter beschikking wordt gesteld – op zich nieuwe vervoersvraag aantrekt en dus zonder adequaat management van het gebruik ervan slechts tijdelijk een antwoord biedt op congestieproblemen. Alvorens te beslissen om nieuwe infrastructuur aan te leggen, is het dus nodig de bestaande infrastructuur op een intelligente wijze te benutten en de nodige prikkels te geven om de in toenemende mate voor handen zijnde technologische mogelijkheden daartoe te gebruiken. Deze prikkels moeten de vragers van vervoerdiensten er continu toe aanzetten grondig na te denken over de noodzaak van hun vraag (in afweging met andere alternatieven), over de keuze van de vervoersmodaliteiten (tijdstip, keuze van vervoersmodus) en de aanbieders van vervoersdiensten er toe aanzetten de negatieve impact van hun activiteit op mens en milieu waar mogelijk te verminderen.

De transportstromen komen tot stand als gevolg van een veelheid van individuele beslissingen van vragers en aanbieders van transportdiensten die elk voor zich uitmaken of en hoe zij, rekening houdende met hun individuele wensen, noden en mogelijkheden, op de diverse transportmodi een beroep zullen doen. Belangrijk in dit verband zijn de relatieve kosten verbonden aan het beroep op de diverse vervoersmodi. Vervoersmodi worden aantrekkelijker naarmate de kosten van het gebruik ervan lager zijn dan die van alternatieven. Het is de essentie van het marktgebeuren dat het de individuele beslissingen van vragers en aanbieders van transport op elkaar afstemt. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat die vragers en aanbieders het best zijn geplaatst om hun noden en wensen juist te detecteren. Een duurzame transportsector kan niettemin maar tot stand komen

et de l'intégration grandissante de notre économie dans l'économie mondiale. Ces évolutions sont partiellement irréversibles, à moins de sacrifier une part du bien-être de la population. Il faut envisager de dissocier la croissance économique de la croissance des transports. En partie, de nouvelles considérations peuvent conduire à un débrayage de la croissance du transport par rapport à la croissance de la prospérité. Dans un pays déjà densément peuplé et sans cette dissociation, nos routes frôlent l'asphyxie. Cette situation engendre une demande d'aménagement de nouvelles infrastructures de transport, aménagement qui demande du temps et des deniers publics, déjà rares, ainsi que l'occupation d'espace, qui dans un pays densément peuplé comme le nôtre, fait l'objet d'autres demandes légitimes.

La congestion peut parfois être résolue par la création de nouvelles infrastructures axées sur l'élimination de «goulots d'étranglement» et par le raccordement judicieux de certaines structures déjà existantes. A certains endroits, ces interventions peuvent se défendre. Les spécialistes indiquent néanmoins que la création de nouvelles infrastructures de transports, surtout si elles sont mises à disposition gratuitement, entraînera de nouvelles demandes et qu'en absence d'une gestion adéquate, toute nouvelle infrastructure ne serait qu'une réponse temporaire au problème de congestion. Avant de décider d'aménager de nouvelles infrastructures, il est donc nécessaire de promouvoir une utilisation intelligente de l'infrastructure actuelle et des possibilités technologiques existantes. Il faut motiver les utilisateurs des services de transports à bien réfléchir au bien-fondé de leur demande (en considérant d'autres alternatives) et au choix des modalités de transports (moments, choix du mode de transport), et d'autre part inciter les services de transports à réduire, lorsque c'est possible, l'impact négatif de leurs activités sur l'homme et l'environnement.

Les flux de transport sont le résultat d'une multitude de décisions individuelles autour de l'offre et de la demande de services de transports. Chacun décide pour soi, en fonction de ses désirs, de ses besoins et de ses possibilités à quel mode de transport il fait appel. Les coûts relatifs liés au choix du mode de transport sont très importants. Les modes de transport deviennent de plus en plus intéressants au fur et à mesure que leur coût diminue par rapport aux autres. Une des règles du marché économique est de réunir l'offre et la demande de transport. On part du principe que ceux qui offrent et ceux qui demandent des services de transport sont les mieux placés pour déceler leurs besoins et leurs souhaits. Un secteur du transport durable ne peut toutefois être réalisé qu'à condition que tous ceux qui offrent des services de transport tiennent compte dans leurs

indien allen die als vrager of aanbieder van transportdiensten opereren in hun beslissingen al de dimensies van duurzaamheid in een lange-termijnperspectief integreren. Dat is uiteraard een kwestie van overtuiging: vragers en aanbieders van vervoersdiensten moeten overtuigd zijn van de noodzaak om in het belang van de toekomstige generaties de dimensie duurzaamheid in hun gedrag te integreren en om daartoe de noodzakelijke solidariteit zowel binnen de eigen generatie als met toekomstige generaties aan de dag te leggen. Vandaar dat wij er groot belang aan hechten om voor de fundamentele beleidsombuigingen die zich opdringen de geleidelijkheid te betrachten en telkens er voor te zorgen dat er voldoende maatschappelijk draagvlak gecreëerd wordt. Daarnaast is er informatie nodig over de lange-termijneffecten van diverse alternatieve vervoerskeuzes op die drie dimensies. Zowel het theoretisch onderzoek als de concrete ervaringen leren dat het beroep op morele overtuigingen en informatieverstrekking alleen niet volstaan om gedragsveranderingen op voldoende grote schaal te bewerkstelligen, al was het maar omdat zij die deze gedragsverandering willen realiseren niet in een nadelige concurrentiepositie mogen worden geplaatst ten opzichte van zij die deze inspanningen niet verrichten. Vandaar het belang dat het marktgebeuren binnen het juiste institutionele kader wordt geplaatst. De overheid moet met haar beleid dus de sociale en ecologische contouren uittekenen waarbinnen het marktgebeuren – ook in de transportsector – zich dient te voltrekken.

Vervoersstromen komen tot stand als gevolg van beslissingen over de aanleg van vervoersinfrastructuur en beslissingen over het gebruik ervan. In een gemengde economie als de onze spelen daarbij zowel overheid als particuliere sector hun rol. Het is dus belangrijk dat alle actoren – private zowel als publieke – die bij deze beslissingen een rol spelen de lange-termijndimensie van duurzaamheid voor ogen houden.

De aanleg en het onderhoud van verkeersinfrastructuur dient op een doordachte manier te gebeuren met het oog op de noodzakelijke afstemming op de verwachte vervoersvraag en op de initiatieven, die in andere regio's en in andere landen worden genomen. Een lange-termijnvisie dringt zich op, waarbij projecties van de te verwachten vervoersstromen op de diverse vervoersassen gekoppeld worden aan de te verwachten beschikbaarheid van vervoersinfrastructuur voor diverse scenario's van het management van het gebruik van die infrastructuur. Dit vereist het aan elkaar koppelen van macro-economische en sectorale groeiprojecties, beleidsvoornemens, inzichten van ruimtelijke ontwikkeling en regionale economie, logistiek management e.d. en dit voor de diverse regio's van ons land, ermee rekening houdende dat ons land door zijn specifieke ligging, zijn functie als logistieke doorvoerregio in Europa en de

décisions des dimensions de la durabilité et les intègrent dans une perspective à long terme. Ceci est évidemment une question de conviction: tous ceux qui offrent ou demandent des services de transports doivent être convaincus de la nécessité pour les générations à venir d'intégrer dans leur comportement la dimension durabilité, en faisant preuve de solidarité aussi bien au sein de la génération actuelle qu'avec les générations futures. D'où l'importance que nous attachons à accomplir graduellement le changement politique qui s'impose et de toujours veiller à assurer l'assise sociétale suffisante. À côté de cela il est nécessaire de disposer d'informations sur les effets à long terme, sur les trois piliers, des divers modes de transport alternatifs. L'étude théorique ainsi que l'expérience concrète nous apprend que faire appel à la conviction morale et à la diffusion d'informations ne suffisent pas pour réaliser une modification des comportements à grande échelle. Il faut également veiller à ne pas mettre en péril la position concurrentielle de ceux qui veulent s'engager dans cette démarche par rapport à ceux qui refusent de faire cet effort. D'où l'importance de placer l'activité de marché dans le bon cadre institutionnel. La politique des pouvoirs publics doit dessiner les contours sociaux et écologiques au sein desquels l'activité du marché – également dans le secteur des transports – doit s'insérer.

Des flux de transport naissent à la suite de décisions sur l'aménagement d'infrastructures de transport et de décisions sur leur utilisation. Dans une économie mixte comme la nôtre, les pouvoirs publics ainsi que le secteur privé ont chacun un rôle à jouer. Il est donc important que tous les acteurs – aussi bien privés que publics – qui jouent un rôle décisif dans ces décisions, visent une durabilité à long terme.

L'aménagement et l'entretien de l'infrastructure de transport doit se faire de manière réfléchie en vue de répondre d'une manière adéquate aux besoins en transport et d'harmoniser la politique belge et les initiatives prises dans d'autres régions et pays. Une vision à long terme s'impose. Cette vision relierait les projections des flux de transport sur les divers axes de transport à la disponibilité attendue de l'infrastructure de transport, en fonction de divers scénarios de gestion de l'utilisation de cette infrastructure. Ceci exige que soient connectés, pour les différentes régions de notre pays, les projections de croissance sectorielle et macro-économique, les intentions politiques, les intentions en matière d'aménagement du territoire et d'économie régionale, la gestion logistique etc., compte tenu du fait que notre pays, de par sa situation géographique spécifique en tant que région de transit et l'ouverture de son économie, est

openheid van zijn economie nauw vervlochten is met wat op dit vlak in de ons omringende landen gebeurt of zal gebeuren. Hierover is ongetwijfeld al veel studiewerk verricht; maar het beschikbare materiaal is nog onvoldoende op een gestructureerde manier en in functie van de zich opdringende beleidsvragen geordend. Vandaar moet worden nagaan hoe in de komende jaren de verkeersstromen in ons land ruimtelijk zullen evolueren. Dit zal in de eerste plaats het bestaande wetenschappelijk materiaal op zijn bruikbaarheid onderzoeken en eventuele leemtes opsporen, die dan op hun beurt – zo nodig – aanleiding kunnen geven tot nieuwe onderzoeksopdrachten. Aldus hoopt de regering om het geïntegreerd denken over de toekomstige vervoersproblemen in ons land tussen alle overheden die erbij zijn betrokken (de federale, de gewestelijke en de gemeentelijke autoriteiten) te bevorderen, rekening houdende met ieders specifieke bevoegdheid. Dat is ook wat de mensen van ons verlangen: dat wij ons niet opsluiten in stervende bevoegdheidsdiscussies, maar elk op onze plaats en met onze middelen onze verantwoordelijkheid opnemen en door samenwerking een adequaat antwoord kunnen bieden aan de uitdagingen van morgen.

Ook ten aanzien van het oordeelkundig gebruik van deze infrastructuur kan de overheid een belangrijke rol spelen. Wanneer die infrastructuur gratis en ongelimiteerd opengesteld wordt voor iedereen die er gebruik wil van maken, zullen personen en bedrijven bij hun beslissing om er al dan niet gebruik van te maken, zich louter laten leiden door hun eigen private baten en kosten. De kosten voor aanleg en onderhoud van die infrastructuur komen dan ten laste van de staatskas en worden via de belastingen over de globale bevolking verdeeld. De gebruikers van de infrastructuur houden er dus bij hun gebruiksbeslissingen geen rekening mee. Bovendien veroorzaakt iedere gebruiker door zijn gebruik ook hinder aan andere gebruikers en aan andere groepen van de bevolking onder de vorm van lichamelijk letsel bij ongevallen, tijd- en inkomensverlies bij files, luchtvervuiling, lawaai etcetera. Ook deze kosten worden bij de keuzes om al dan niet van bepaalde vervoersmodi gebruik te maken, niet betrokken. Het resultaat is overgebruik, te veel hinder voor mens en natuur, en een aanhoudende druk tot uitbreiding van de infrastructuur.

Daarnaast ontsnapt men niet aan de vaststelling dat het vervoer in de loop van de jaren aanleiding heeft gegeven tot heel wat vormen van taxatie, waarbij de diverse vervoersmodi niet altijd op dezelfde manier zijn aangepakt en er dikwijls omwille van allerlei doelen, op zich lofwaardig, allerlei vormen van uitzonderingsbehandelingen en subsidiëringen zijn geschapen. De performantie van het bestaande fiscale en subsidiëringssysteem vanuit het oogpunt van duurzaamheid verdient kritische reflectie.

particulièrement tributaire de ce qui se passe ou se passera dans ce domaine dans les pays voisins. De nombreuses études ont sans aucun doute déjà été réalisées à ce sujet, mais le matériel disponible est encore insuffisamment structuré pour répondre aux questions de politique qui se posent. D'où notre intention d'examiner comment les flux de transport évolueront territorialement dans notre pays. On examinera tout d'abord l'utilité du matériel scientifique existant et dépistera les lacunes éventuelles qui à leur tour – si nécessaire – pourront donner lieu à de nouvelles missions de recherche. Ainsi le gouvernement espère stimuler la réflexion intégrée sur les problèmes de transport futurs dans notre pays auprès de tous les pouvoirs publics concernés (au niveau fédéral, régional et communal), compte tenu des compétences spécifiques de chacun. C'est aussi ce que les citoyens attendent de nous: que nous ne nous perdions pas dans des discussions sans fin sur les compétences mais que chacun de nous prenne ses responsabilités, dans le cadre de ses compétences et de ses moyens, et que nous trouvions en commun une réponse adéquate aux défis de demain.

Les pouvoirs publics peuvent également jouer un rôle important dans l'utilisation rationnelle de l'infrastructure. Lorsque l'infrastructure est mise gratuitement et sans limites à la disposition de chacun, les utilisateurs, qu'il s'agisse de particuliers ou d'entreprises, ne verront que le bénéfice et les coûts y afférents qui les concernent. Les coûts pour l'aménagement et l'entretien de cette infrastructure sont à charge des finances publiques, c-à-d des contribuables. Les utilisateurs de l'infrastructure n'ont cure de ce problème. En outre, chaque utilisateur peut constituer une source de gêne pour les autres utilisateurs, qu'il s'agisse de dommages corporels lors d'un accident, de perte de temps ou d'argent dans les files, de bruit, etc. Il n'est malheureusement pas tenu compte de ces coûts lors du choix d'un type de mode de transport. Ce choix se solde par une surconsommation, des nuisances pour l'homme et pour la nature, et par une pression constante pour étendre l'infrastructure.

Par ailleurs, il faut également constater que le transport a fait l'objet de nombreuses formes de taxation au cours des dernières années. Les différents modes de transport n'ont pas été traités de la même manière et divers traitements d'exception ou des subsides ont été accordés pour des raisons en soi louables. Du point de vue de la durabilité, le bien-fondé de la fiscalité actuelle et des subsides mérite une réflexion critique.

Wij achten de tijd gekomen om ook op dit domein een globale en concrete visie voor ons land te ontwikkelen door na te gaan hoe een globaal mechanisme van prijsvorming van verkeersinfrastructuur kan worden gecreëerd ter vervanging van de bestaande vormen van fiscaliteit op vervoer, zulks in navolging tot de aanzetten die daartoe o.a. op EU-vlak worden gegeven. In de loop van 2009 wordt nagegaan onder welke voorwaarden (juridische, economische, technische ...) een dergelijk systeem in ons land op een gecoördineerde manier kan worden ingevoerd. Hierbij dienen niet zozeer de theoretische voorwaarden voor een goed systeem van «road-pricing» te worden vastgelegd, maar dient er vooral aandacht te worden besteed aan de concrete implementeerbaarheid ervan in ons land uitgaande van «best practices» in andere landen en rekening houdende met de complexe institutionele structuur van België en met de bezorgdheden van de diverse stakeholders in dit verband. Een dergelijke grootschalige herallocatie van de inkomensstromen van de overheid vergt grondig studiewerk, niet alleen over de effecten op de verkeersstromen zelf, maar eveneens over de budgettaire impact, de weerslag op de competitiviteit en op de inkomensverdeling. Zo nodig zullen mitigerende maatregelen (uitzonderingen ten behoeve van specifieke groepen) of compenserende maatregelen binnen de algemene fiscaliteit moeten worden overwogen.

Zowel het theoretisch economisch onderzoek als de ervaringen uit de praktijk hebben aangetoond dat prijsvorming een machtig instrument is om het gedrag van gezinnen en ondernemingen bij te sturen. Toch is dit instrument niet alleen zaligmakend en kan het worden aangevuld met flankerende instrumenten zoals fysieke regelgeving en subsidiëring van milieuvriendelijk vervoersgedrag. Allicht bereikt men met een optimale «policy-mix» van diverse beleidsinstrumenten meer dan met louter de nadruk te leggen op één enkel beleidsinstrument en wordt het maatschappelijk draagvlak voor het beleid daardoor groter. Ook dit aspect dient in de bovenvermelde studie aan bod te komen.

Overigens, om te voorkomen dat het instrument van de prijsvorming al te drastisch de vervoersmogelijkheden van gezinnen en bedrijven aan banden legt, moet men zorgen dat er voldoende kwalitatieve alternatieven aanwezig zijn voor het duurder wordende private wegvervoer. Vandaar het belang van de uitbouw van een efficiënt en klantvriendelijk openbaar vervoersnet evenals het belang van het bevorderen van de co-modaliteit. Het prijsvormingssysteem is aldus in onze visie het sluitstuk van een coherent multimodaal vervoersbeleid.

De overheid is zelf een omvangrijke initiator van vervoersvraag. Het is dus belangrijk dat zij zelf het goede voorbeeld geeft. Wij nemen ons derhalve voor om tijdens het volgend jaar binnen het eigen departement een

Nous estimons que le temps est venu de développer sur cette question une vision globale et concrète pour notre pays en examinant comment développer un mécanisme global de formation de prix pour l'infrastructure, inspiré par les initiatives européennes et appelé à remplacer les formes actuelles de fiscalité frappant le transport. Au cours de l'année 2009, il sera examiné dans quelles conditions (juridiques, économiques, techniques, ...) un tel système peut être instauré de manière coordonnée dans notre pays. On ne doit pas nécessairement s'attarder sur les conditions théoriques d'un bon système de road pricing, mais on doit plutôt s'intéresser à la possibilité de mettre en place concrètement un tel système dans notre pays, en tenant compte des «meilleures pratiques» développées dans les autres pays, de la structure institutionnelle complexe de la Belgique et des préoccupations des divers stakeholders. Une telle réaffectation à grande échelle des flux de recettes des pouvoirs publics requiert une étude approfondie non seulement des effets sur les flux de circulation mais aussi de l'impact sur le budget, la compétitivité et la répartition des revenus. Si nécessaire, des mesures adoucies (exceptions pour des groupes spécifiques) ou des mesures compensatoires dans le cadre de la fiscalité générale, doivent être envisagées.

Tant l'étude économique théorique que les expériences dans la pratique ont démontré que la formation des prix était un instrument puissant pour guider le comportement des ménages et des entreprises. Cet instrument n'est toutefois pas la panacée et doit être complété par des mesures d'accompagnement, telles que la réglementation physique et la subvention des modes de transport écologiques. Cette formule consacre un policy-mix optimal des divers outils politiques et non d'un seul outil, et augmente par conséquent la base sociétale concernée par la politique. Cet aspect doit également être pris en compte dans l'étude.

D'autre part, pour éviter que l'instrument de formation des prix ne bride drastiquement les possibilités de transport des ménages et des entreprises, il faut veiller à la présence de suffisamment d'alternatives de qualité pour compenser le transport privé rendu plus cher. C'est pourquoi, il faut développer un réseau de transport public convivial et efficace et encourager la co-modalité. Le système de la formation des prix est, à nos yeux, le dernier maillon d'une politique de mobilité multimodale cohérente.

Les pouvoirs publics sont eux-mêmes à l'origine d'une grande demande de transport. Il est donc important qu'ils donnent l'exemple. Par conséquent, des initiatives seront prises, l'année prochaine, au sein de mon

aantal initiatieven te ontwikkelen om milieuvriendelijke vervoerswijzen te stimuleren en onnuttige mobiliteit te beperken. Zo zullen wij o.a. een bedrijfsvervoersplan opstellen, de mogelijkheid van thuiswerk voor bepaalde taken uittesten, in het aankoopbeleid voor nieuwe bedrijfswagen de dimensie milieuvriendelijkheid incorporeren, het gebruik van het openbaar vervoer voor verplaatsingen tussen FOD's bevorderen ... De aldus opgedane ervaringen zullen ons in een tweede fase toelaten een code van «*good practices*» ter beschikking te stellen van andere departementen. Aldus kan mijn administratie een voortrekkersrol vervullen bij het mutatieproces dat zich in de gehele federale overheid opdringt.

I.2 Werken aan een duurzame mobiliteit: maatregelen en studies

I.2.1 Herziening Eurovignetrichtlijn

Via een herziening van de Eurovignetrichtlijn, die momenteel ter discussie ligt in een werkgroep van de Raad, wil men de mogelijkheid openen om niet alleen te komen tot een vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur door het goederenvervoer, maar ook om de door het vervoer veroorzaakte externe kosten te internaliseren, zoals het geluid, de congestie, de lokale luchtverontreiniging.

De gesprekken op Europees niveau leiden in 2009 hopelijk tot een conclusie. De regering zal, in overleg met de Gewesten, de vooruitgang in het Europees besluitvormingsproces verder ondersteunen om tot een richtlijn te komen die een intelligente kilometerheffing mogelijk maakt.

I.2.2 Galileo

Er wordt voortgewerkt aan het Europees satellietnavigatiesysteem «Galileo». Dit systeem biedt heel wat mogelijkheden op het vlak van mobiliteit en vervoer (o.m. voor trafiekbeheer in de diverse modi, voor bijstand bij ongevallen, etcetera), zeker wat betreft de zogenaamde Public Regulated Services.

Nadat op de Europese Top van december 2007 een doorbraak met communautaire financiering van de *Full Operational Capability*-fase (voor € 3,4 biljoen) werd goedgekeurd, blijft België actief deelnemen aan de werkzaamheden van het GNSS-comité (*Global Navigation Satellite System*).

Ons land zal in het raam van het European Space Agency te Parijs een constructieve en technische bijdrage (*knowhow*, R&D) leveren aan het Europese satellietnavigatiesysteem (EU-GNSS- programma's EGNOS-GALILEO). In 2009 zal er samen met de Commissie

département, pour encourager les modes de transport écologiques et diminuer le nombre de déplacements inutiles. Le département va notamment dresser un plan de transport d'entreprise, tester le télétravail pour certaines tâches, acheter des nouveaux véhicules respectant l'environnement et promouvoir l'utilisation des transports en commun pour les déplacements entre les SPF. Les résultats de ces initiatives permettront, dans une seconde phase, de rédiger un code de bonnes pratiques, qui pourra être partagé avec d'autres départements. Mon administration jouera donc un rôle de pionnier dans le processus de mutation qui s'impose à l'ensemble des autorités fédérales.

I.2 Œuvrer à une mobilité durable: mesures et études

I.2.1 Révision de la directive relative à l'eurovignette

Un groupe de travail du Conseil travaille actuellement à la révision de la directive relative à l'eurovignette. Il examine la possibilité d'ajouter à la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure lors de transport de marchandises, l'internalisation des coûts externes, telles que les nuisances sonores, la congestion et la pollution locale.

Il est à espérer que les discussions au niveau européen pourront être clôturées en 2009. En concertation avec les Régions, le gouvernement soutiendra le processus de décision européen afin d'arriver à une directive qui permettra l'introduction d'une redevance kilométrique intelligente.

I.2.2 Galiléo

Le système européen de navigation par satellite «Galiléo» est toujours en cours de développement. Ce système offre de nombreuses possibilités en matière de mobilité et de transport (notamment pour la gestion du trafic quel que soit le mode de transport, l'assistance en cas d'accidents, etc.) et plus particulièrement en matière de Public Regulated Services.

A la suite du sommet européen de décembre 2007 au cours duquel un financement communautaire (3,4 milliards EUR) pour la phase *Full Operational Capability* a été approuvé, la Belgique continue à participer activement aux travaux du comité GNSS (*Global Navigation Satellite System*).

Notre pays apportera sa contribution constructive et technique (*know-how*, R&D) au système européen de navigation par satellite (UE-GNSS- programmes EGNOS-GALILEO) au sein de l'*European Space Agency* à Paris. En 2009, l'attention de la Commission

worden over gewaakt dat de Belgische ruimte-industrie op basis van de al uitgeschreven aanbesteding nuttig kan bijdragen tot ondersteuning en realisatie van het satellietnavigatiesysteem GALILEO.

I.2.3 Trans-Europese vervoersnetwerken

De Trans-Europese vervoersnetwerken (TEN's) vormen het programma van de EU ter bevordering van de internationale infrastructuurverbindingen. Via de verwezenlijking van grote prioritaire projecten wordt er werk gemaakt van het wegvervoer en het gecombineerd vervoer, het vervoer over de binnenwateren en het zeevervoer, en het Europees netwerk van hogesnelheidstreinen. De EU draagt bij aan de financiering van de projecten.

Voor België zijn de prioritaire infrastructuurprojecten: de hoge snelheidstrein Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam, de IJzeren Rijn, de diabolo, de verbinding Lyon/Genua-Rotterdam/Antwerpen en *EuroCapRail* Brussel-Luxemburg-Straatsburg. Op het vlak van de waterwegen gaat het om de verbinding Rijn/Maas(Albertkanaal)-Main-Donau en de Seine-Noord-verbinding.

Daarenboven vraagt België bijzondere aandacht voor de verlenging van de Europese spoorcorridor ERTMS-F «Rhur-Berlijn-Warschau-Terspol» tot de Belgische havens Antwerpen en Zeebrugge.

België steunt de genoemde projecten onvoorwaardelijk en zal pleiten voor een verhoging van de voorziene budgetten op Europees niveau, die momenteel onvoldoende zijn.

I.2.4 Marco Polo II

Mijn departement neemt deel aan de Europese ontwikkeling van het intermodaal transport en van de logistiek in het raam van de programma's die op punt werden gesteld door de Europese Commissie (DG TREN).

Meer bepaald gaat het over het veiligstellen van de overdracht naar:

• MARCO POLO II

Eenzijds staat België in voor een overdracht van informatie en het geven van raad aan bedrijven die willen deelnemen aan de uitwerking van de modale transfer door op een optimale manier gebruik te maken van alle vervoerswijzen en het wegvervoer te beperken tot zijn meest relevante inbreng bij de organisatie van de bevoorradingsketen.

• Europees actieprogramma voor ontwikkeling en logistiek.

België neemt op 8 terreinen deel aan de door de Commissie opgestarte werkzaamheden, bestaande uit studies, experimenten en projecten voor met reglementaire en technische bepalingen.

sera attirée sur la contribution que l'industrie aéronautique belge peut apporter, dans le cadre des adjudications déjà lancées, en vue de soutenir et de réaliser le système de navigation par satellite GALILEO.

I.2.3 Réseaux de transport transeuropéens

Les réseaux de transport transeuropéens (TEN) constituent le programme de l'UE pour promouvoir les liaisons internationales d'infrastructures. Les grands projets prioritaires se focalisent sur le transport routier, le transport combiné, le transport maritime et les voies de navigation intérieure et sur le réseau européen de trains à grande vitesse. L'UE participe au financement de tous ces projets.

En Belgique, les projets prioritaires d'infrastructure sont: le train à grande vitesse Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam, le Rhin d'Acier, le diabolo, la liaison Lyon/Gènes-Rotterdam/Anvers et l'*EuroCapRail* Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg. En ce qui concerne les voies fluviales, il s'agit de la liaison Rhin/Meuse (Canal Albert)-Mayence-Danube et la liaison Seine-Nord.

En outre, la Belgique demande une attention particulière au prolongement du corridor ferroviaire ERTMS-F «Rhur-Berlin-Varsovie-Terspol» jusqu'aux ports maritimes belges d'Anvers et de Zeebruges.

La Belgique soutient inconditionnellement ces projets et plaidera pour une augmentation des budgets prévus au niveau européen, qui sont actuellement insuffisants.

I.2.4 Marco Polo II

Mon département participe au développement européen du transport intermodal et de la logistique dans le cadre des programmes mis au point par la Commission européenne (DG TREN).

Il s'agit plus particulièrement d'assurer le relais avec:

• MARCO POLO II

D'une part, la Belgique assure un relais d'information et de conseil auprès des entreprises candidates aux actions de transfert modal voulant utiliser de manière optimale tous les modes et en limitant le mode routier à son apport le plus pertinent dans l'organisation des chaînes d'approvisionnement.

• Programme d'actions européen pour le développement et la logistique.

La Belgique participe aux travaux initiés par la Commission dans 8 domaines, eux-mêmes composés à la fois d'études, d'expérimentations et de projets de dispositifs tant réglementaires que techniques.

In dit geval is mijn administratie betrokken bij het aanwijzen en oplossen van zwarte punten, het opstellen van interoperabele statistieken, het uitwerken van een spoorwegwet (prioritair) voor vracht, en technische parameters voor de intermodale transporteenheden (UTI).

Die werken zijn nog niet beëindigd maar vragen om permanent contact tussen de diverse spelers en ook regionale administraties. Sinds 2006 organiseert mijn departement regelmatig een coördinatie met de genoemde gewestelijke administraties onder de vorm van een informeel comité dat geleidelijk een netwerk van voortdurende in contact staande experts uitbouwt.

Overigens worden de werken en studies die destijds gewijd werden aan lange en zware voertuigen in aanmerking genomen voor de gesprekken i.v.m. de parameters van de UTI en ook voor de voorziene regionale experimenten.

1.2.5 Gebruik van alternatieve brandstoffen

Het rijden met LPG, een goed alternatief voor benzine en diesel, zal worden gepromoot.

Binnen de regering zal onderzocht worden hoe het gebruik van biobrandstoffen van de tweede generatie kan worden bevorderd.

Bijkomend onderzoek naar het gebruik van aardgas en waterstof zal worden gevoerd.

1.2.6 Onderzoek van het toekomstig GEN-aanbod

De studie terzake zal op het einde van het eerste trimester van 2009 worden afgerond.

1.2.7 Gebruik van busstroken

Naast het gemeenschappelijk openbaar vervoer zullen in het kader van de mobiliteit ook andere verplaatsingsmiddelen kunnen gebruikmaken van de busstroken en de bijzonder overrijdbare beddingen.

1.2.8 Bevorderen van het fietsen

Naar aanleiding van de «Lente van het leefmilieu» zal het fietsgebruik binnen de FOD's worden aangemoedigd. In overleg met de minister van Ambtenarenzaken zullen initiatieven worden genomen. Een werkgroep bestaande uit medewerkers van de beleidscellen van de minister van Ambtenarenzaken en de staatssecretaris voor Mobiliteit, evenals hun beide administraties, werken concrete maatregelen uit.

In 2009 wordt, in overleg met de Gewesten, ook een website gecreëerd die comparatieve informatie verstrekt over de verschillende vervoersmiddelen, inclusief de fiets.

Daarenboven zal er, in samenwerking met de Gewesten, een nationale campagne worden opgezet om de

En l'occurrence, mon administration est impliquée dans l'identification et la solution des points noirs, la mise au point de statistiques interoperables, la définition d'un réseau ferroviaire (prioritaire) pour le fret, et des paramètres techniques des unités de transport intermodal (UTI).

Ces travaux n'ont pas encore abouti mais appellent des contacts permanents avec les différents acteurs et également les administrations régionales. Depuis 2006, mon département organise régulièrement une coordination avec lesdites administrations régionales sous forme d'un comité informel mettant progressivement en place un réseau d'experts en contact permanent.

Par ailleurs, les travaux et études menés en son temps à propos des véhicules longs et lourds sont pris en compte pour les discussions relatives aux paramètres des UTI de même que les futures expérimentations régionales prévues.

1.2.5 Utilisation de combustibles alternatifs

La conduite au LPG, représentant un bon compromis entre l'essence et le diesel, sera promue.

Au sein du gouvernement, on étudie de quelle façon l'utilisation des biocombustibles de la deuxième génération peut être encouragée.

Une étude complémentaire sera menée au niveau de l'utilisation du gaz naturel et de l'hydrogène.

1.2.6 Etude de l'offre future RER

L'étude en question sera achevée à la fin du 1^{er} trimestre de 2009.

1.2.7 Utilisation des bandes réservées aux bus

Mis à part les transports en commun, d'autres moyens de transport seront dans le cadre de la mobilité également à l'avenir en mesure d'utiliser les bandes réservées aux bus et les sites spéciaux franchissables.

1.2.8 Encourager le vélo

À la suite du «Printemps de l'environnement», l'utilisation du vélo sera encouragée dans les SPF. Des initiatives seront prises en concertation avec le ministre de la Fonction publique. Un groupe de travail, composé des cellules stratégiques du ministre de la Fonction publique et du secrétaire d'État à la Mobilité, ainsi que de leurs deux administrations, élaborent des mesures concrètes.

En 2009, un site Internet sera également créé, en collaboration avec les Régions. Ce site fournira des informations comparatives entre les différents modes de transport, y compris le vélo.

En outre, une campagne nationale sera lancée, toujours en collaboration avec les Régions, afin de sensi-

samenleving te sensibiliseren voor een meer duurzame mobiliteit. De fiets zal een prominente plaats innemen.

I.2.9 Diagnostiek Woon-Werkverplaatsingen

Momenteel loopt de tweede diagnostiek van de woon-werkverplaatsingen. De verkregen informatie wordt aangewend om «*best practices*» uit zowel de privé-sector als de publieke sector naar voren te schuiven. De resultaten van de diagnostiek worden verspreid onder alle deelnemende bedrijven en overheidsinstellingen, de sociale partners, de openbare besturen en de instellingen die zich met de studie van de mobiliteit bezig houden. De resultaten worden tevens aangereikt als input voor het interprofessioneel overleg.

I.2.10 Ecocombi's

Het is de bedoeling om, in samenwerking met de Gewesten, een proefproject op te zetten voor het gebruik van Lange en Zware Voertuigcombinaties (LZV's) op autosnelwegen en van en naar de industrieterreinen. Het inzetten van ecocombi's kan positieve effecten hebben op de mobiliteit, het leefmilieu en het energieverbruik, omdat er meer goederen per voertuigcombinatie kunnen worden vervoerd (2 ecocombi's is gelijk aan 3 vrachtwagens). De reglementering daarover kan begin 2009 in voege treden.

I.2.11 Kaderovereenkomst Federaal Planbureau

De overeenkomst tussen mijn administratie en het Federale Planbureau werd verlengd en krijgt nu een structurele basis.

De initiële overeenkomst had tot doel een set van transportindicatoren uit te werken, een model op te zetten voor simulatie van de effecten van transportmaatregelen (PLANET), en beleid en specifieke satellietrekeningen voor transport op te stellen. De huidige overeenkomst heeft volgende doelstellingen:

- De gegevensbank met indicatoren wordt verder uitgebouwd en voortdurend verbeterd.
- In 2009 wordt doorgewerkt aan de satellietrekeningen, op basis van de cijfers die bij de Nationale Bank van België beschikbaar zullen zijn.
- Er zullen ook bijkomende simulaties gebeuren van mogelijke maatregelen op het vlak van het vervoer, met een analyse van hun impact.

biliser la société à une mobilité plus durable. Le vélo y trouvera une place de choix.

I.2.9 Diagnostic des déplacements domicile-travail

Le deuxième diagnostic des déplacements domicile-travail est actuellement en cours d'élaboration. Les informations obtenues seront utilisées pour mettre en avant les «*meilleures pratiques*» tant au niveau des secteurs privé que public. Les résultats de ce diagnostic seront rendus disponibles pour toutes les entreprises participantes, ainsi que pour les organismes publics, les partenaires sociaux, les administrations publiques et les organismes qui s'occupent de l'étude de la mobilité. Les résultats seront en outre mis à disposition en tant qu'input pour la concertation interprofessionnelle.

I.2.10 Écocombis

L'objectif consiste à mettre sur pied, en collaboration avec les Régions, un projet pilote d'utilisation de véhicules longs et lourds (VLL) sur les autoroutes et de et vers les terrains industriels. La mise en circulation d'écocombis peut avoir des effets positifs sur la mobilité, l'environnement et la consommation d'énergie car ils permettent de transporter plus de marchandises (2 écocombis correspondent à 3 camions). La réglementation en la matière pourra entrer en vigueur au début de 2009.

I.2.11 Convention-cadre avec le Bureau fédéral du Plan

La convention entre mon administration et le Bureau fédéral du Plan a été prolongée et reçoit à présent une base structurelle.

La convention initiale avait comme objectif de développer un ensemble d'indicateurs de transport, de créer un modèle pour la simulation des effets produits par les mesures et politiques de transport (PLANET) et d'établir des comptes satellites pour le transport. Les objectifs de la convention actuelle sont les suivants:

- Le développement de la banque de données avec indicateurs sera poursuivi et sans cesse amélioré;
- En 2009, le travail aux comptes satellites continuera, sur la base des chiffres qui seront disponibles auprès de la Banque nationale de Belgique;
- D'autres simulations auront lieu sur les mesures possibles au niveau du transport, avec une analyse de leur impact.

HOOFDSTUK II. WEGVERVOER

II.1 Herziening wetgeving wegvervoer

Het gaat zowel om de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer over de weg, als om de wetgeving personenvervoer, als om de toegang tot het beroep en tot de markt.

De werkzaamheden op EU-niveau worden nauwgezet opgevolgd (toetsing van de beslissing van de Raad aan de amendementsvoorstellen van het Parlement).

De voorbereiding van de regelgeving op Belgisch niveau wordt gestart, zodra de definitieve inhoud van de drie verordeningen bekend is.

In de mate dat de verordeningen daartoe de gelegenheid bieden, wordt gestreefd naar een maximale administratieve vereenvoudiging, zonder het toezicht op de toegang tot het beroep en tot de markt te verwaarlozen.

II.2 Controle

II.2.1 Gerichte controles

Het Directoraat-generaal Vervoer te Land beschikt over heel wat informatie die toelaat een classificatie van bedrijven op te maken naargelang zij minder of meer de vigerende regels respecteren. Gebruikmakend van die informatie zullen meer gerichte bedrijfscontroles gebeuren. In functie van de vaststellingen kan de focus van de controles worden aangepast.

II.2.2 Samenwerking van de controlediensten

Hoewel de bevoegdheid aangaande de controle over het wegvervoer mogelijk wordt overgedragen naar de Gewesten, worden de nodige initiatieven genomen om tot een betere samenwerking te komen tussen de controlediensten op nationaal en internationaal vlak (Eurocontrol Route), vanuit het principe van de continuïteit van de openbare dienst en met het oog op het vrijwaren van de eerlijke concurrentie in het wegvervoer en het bevorderen van de verkeersveiligheid. Ook in de toekomst zal, in overleg met de Gewesten, de verantwoordelijkheid tegenover Europa worden opgenomen.

II.2.3 Sensibilisatie van de transportbedrijven en het rijdend personeel inzake naleving van de regelgeving

Op basis van de vaststellingen bij de controles van het zwaar vervoer op de weg en bij de controles in de transportondernemingen wordt een risicoanalyse gemaakt.

In functie van de resultaten van deze analyse worden sensibilisatieacties ondernomen ten behoeve van bedrijven, chauffeurs en opdrachtgevers.

CHAPITRE II. LE TRANSPORT ROUTIER

II.1 Révision de la législation du transport routier

Celle-ci concerne tant la loi du 3 mai 1999 relative au transport de marchandises par route que la législation en matière de transport de personnes et celle relative à l'accès à la profession et au marché.

Les travaux au niveau européen font l'objet d'un suivi rigoureux (confrontation de la décision du Conseil aux propositions d'amendement du Parlement).

La réglementation sera élaborée au niveau belge dès que le contenu définitif des trois règlements sera connu.

L'objectif consiste à aboutir à une simplification administrative maximale dans la mesure où les règlements le permettent, sans pour autant négliger le contrôle de l'accès à la profession et au marché.

II.2 Contrôle

II.2.1 Contrôles ciblés

La Direction générale Transport terrestre dispose de nombreuses données permettant de classer les entreprises selon qu'elles respectent plus ou moins les règles en vigueur. Les entreprises seront contrôlées de manière plus ciblée sur la base de ces informations. La cible des contrôles pourra être adaptée en fonction des constatations.

II.2.2 Coopération entre les services de contrôle

Malgré l'éventuelle attribution du contrôle du transport routier aux Régions, les initiatives nécessaires sont prises en vue d'une meilleure collaboration entre les services de contrôle sur le plan national et international (Eurocontrol Route), partant du principe de la continuité des services publics et dans le but de préserver la concurrence loyale dans le secteur du transport routier ainsi que d'améliorer la sécurité routière. À l'avenir, les responsabilités seront encore assumées vis-à-vis de l'Europe et ce, en concertation avec les Régions.

II.2.3 Sensibilisation des entreprises de transport et du personnel de conduite en matière de respect de la réglementation

Une analyse des risques est actuellement effectuée sur la base des constatations établies lors des contrôles des poids lourds et de ceux réalisés dans les entreprises de transport.

En fonction des résultats de cette analyse, des actions de sensibilisation sont organisées à l'intention des entreprises, des chauffeurs et des donneurs d'ordre.

II.2.4 Rust- en rijtijden

Omdat de digitale tachograaf de tijd per minuut registreert en elke begonnen minuut geldt als een volle minuut, ontstaat er voor voertuigen die veel stops maken een verschil tussen de geregistreerde tijd en de werkelijke rijtijd. Overeenkomstig richtsnoer 4 bij de verordening EG n° 561/2006, Richtlijn 2006/22/EG, Verordening EEG n° 3821/85 wordt een tolerantiedrempel van 15 minuten toegepast per rijperiode van vier en een half uur (zoals in Frankrijk en Nederland). Informatie hierover werd reeds verspreid.

Er komt ook een beperkte tolerantie voor chauffeurs die kort bij huis hun voertuig nog moeten immobiliseren. De precieze modaliteiten zullen in overleg met de verschillende stakeholders worden uitgewerkt, zonder daarbij de verkeersveiligheid in het gedrang te brengen.

II.3 Maatregelen ter ondersteuning van de transportsector

II.3.1 Cabotage

Om aan de Belgische vervoerders meer ademruimte te geven in economisch moeilijke omstandigheden, worden beperkingen opgelegd aan het cabotagevervoer op Belgisch grondgebied (zoals ook Frankrijk, Duitsland, Verenigd Koninkrijk, Oostenrijk en Italië deden). Dit gebeurt in afwachting van een volledige liberalisering van het cabotagevervoer en overeenkomstig het voorstel van verordening dat de Commissie in 2007 heeft ingediend.

Dergelijke maatregel biedt de Belgische vervoerondernemingen op de binnenlandse markt een zekere bescherming tegen niet-correcte concurrentie.

De maatregel wordt genomen bij Koninklijk Besluit in uitvoering van artikel 1 van de Verordening 3118/93 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot het binnenlandse goederenvervoer over de weg in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn.

II.3.2 Afschaffing van de jaarlijkse retributie per autocar

De jaarlijkse forfaitaire retributie van 66€ die de autocarondernemingen moeten betalen voor bestuur- en controlekosten voor ieder voertuig waarvoor zij de afgifte of de vernieuwing van een gebruikstoelating vragen, wordt afgeschaft door opheffing van artikel 43 van het Koninklijk Besluit van 21 april 2007.

II.2.4 Temps de repos et de conduite

Étant donné que le tachygraphe digital enregistre le temps par minute et que chaque minute entamée équivaut à une minute complète, une différence apparaît entre le temps enregistré et le temps de conduite effectif pour les véhicules effectuant des arrêts fréquents. Conformément à la note d'orientation n° 4 du règlement CE n° 561/2006, à la directive 2006/22/CE, au règlement CEE n° 3821/85, un seuil de tolérance de 15 minutes est appliqué par période de conduite continue de quatre heures et demie (comme en France et aux Pays-Bas). Des informations ont d'ores et déjà été communiquées à ce sujet.

Une tolérance restreinte est également prévue pour les chauffeurs qui doivent encore immobiliser leur véhicule à proximité de leur domicile. Les modalités précises seront élaborées en concertation avec les différentes parties prenantes, sans pour autant compromettre la sécurité routière.

II.3 Mesures de soutien au secteur des transports

II.3.1 Cabotage

Afin de donner davantage de souffle aux transporteurs belges dans un contexte économique difficile, des restrictions sont imposées au transport par cabotage sur le territoire belge (à l'instar de ce que la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Autriche et l'Italie ont fait). Et ceci dans l'attente d'une libéralisation complète du transport par cabotage et conformément à la proposition de règlement déposée par la Commission en 2007.

Une telle mesure offre sur le marché intérieur une certaine protection aux entreprises de transport belges contre la concurrence déloyale.

La mesure sera prise par arrêté royal en application de l'article 1^{er} du règlement (CEE) n° 3118/93 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre.

II.3.2 Suppression de la redevance annuelle par autocar

La redevance forfaitaire de 66 euros que l'entreprise d'autocars est tenue de payer annuellement, pour frais d'administration et de contrôle, pour chaque véhicule pour lequel elle demande la délivrance ou le renouvellement du permis d'utilisation, sera supprimée par abrogation de l'article 43 de l'arrêté royal du 21 avril 2007.

II.3.3 Medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgevers in het personenvervoer

De medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgevers in het personenvervoer moet in 2009 worden gerealiseerd. Er wordt een wetsontwerp ingediend tot wijziging van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd personenvervoer van reizigers over de weg door autobussen en autocars.

II.4 Transportorganisatoren

De wetgeving op de tussenpersonen in het goederenvervoer wordt gemoderniseerd. De term «tussenpersonen in het goederenvervoer» wordt vervangen door de term «transportorganisatoren». Tevens wordt gestreefd naar één vergunning voor alle activiteiten (zowel van de vervoercommissionair, als van de vervoermakelaar), een vereenvoudiging van de uitreikingsprocedure van de vergunning, het aanpassen van de voorwaarden voor het bekomen van de vakbekwaamheid.

HOOFDSTUK III. VERKEERSVEILIGHEID

In het raam van het Europese Witboek betreffende het vervoersbeleid (2001) en de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid (2002) heeft België zich tot doel gesteld om het aantal verkeersdoden tegen 2010 met de helft te verminderen t.o.v. het gemiddelde van de periode 1998-2000. Dit komt neer op een daling tot maximaal 750 doden per jaar.

Gelet op de gunstige evolutie van de ongevallencijfers over de periode 2000-2005 (-27%) heeft de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid in 2007 een verdere daling van het aantal verkeersdoden tegen 2015 tot maximaal 500 doden per jaar vooropgesteld.

Uit de ongevallencijfers 2006 (1069 doden) is echter gebleken dat de tussentijdse doelstelling, namelijk een daling met 33% tot maximaal 1000 doden in 2006, niet is gehaald. Uit de definitieve cijfers voor 2007 blijkt een stagnatie van het aantal verkeersdoden (1067).

Uit de verkeersveiligheidsbarometer voor augustus 2008 blijkt echter opnieuw een gunstige evolutie: het voortschrijdende jaartotaal van het aantal verkeersdoden ter plaatse is voor de periode augustus 2007-augustus 2008 gedaald met 10,1%. Het valt uiteraard af te wachten of de volgende barometers deze tendens zullen bevestigen.

Om de kwantitatieve doelstellingen voor 2010 en 2015 te bereiken, heeft het Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid op 5 maart 2008 beslist om een

II.3.3 Coresponsabilité des donneurs d'ordre en matière de transport de personnes

La coresponsabilité des donneurs d'ordre dans le domaine du transport de personnes doit être concrétisée en 2009. Un projet de loi sera déposé, modifiant l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars.

II.4 Organisateurs de transports

La législation relative aux auxiliaires de transport de marchandises sera modernisée. L'expression «auxiliaire de transport de marchandises» sera remplacée par le terme «organisateur de transports». Une licence unique pour l'ensemble des activités (tant du commissionnaire de transport que du courtier de transport), une simplification de la procédure de délivrance de la licence ainsi que l'adaptation des conditions d'obtention de l'aptitude professionnelle figurent également parmi les objectifs.

CHAPITRE III. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans le cadre du Livre blanc européen sur la politique des transports (2001) et des États généraux de la sécurité routière (2002), la Belgique s'est fixée comme objectif de réduire de 50 % le nombre de tués sur la route d'ici 2010 par rapport à la moyenne de la période 1998-2000. Ceci équivaut à une diminution du nombre de morts par an, de sorte que celui-ci ne dépasse pas les 750 tués sur les routes.

Vu l'évolution favorable des chiffres d'accidents durant la période 2000-2005 (- 27 %), la poursuite de la baisse du nombre de morts de la route à 500 tués maximum par an d'ici 2015 a été fixée comme objectif lors des États généraux de la sécurité routière en 2007.

Les chiffres d'accidents pour 2006 (1069 morts) ont toutefois révélé que l'objectif intermédiaire, à savoir une diminution de 33 % soit 1000 morts maximum en 2006, n'a pas été atteint. Il ressort des chiffres définitifs pour 2007 que le nombre de tués sur la route s'est stabilisé (1067).

Le baromètre de la sécurité routière pour août 2008 laisse cependant à nouveau apparaître une évolution favorable: le total annuel mobile du nombre de décédés sur place a baissé de 10,1 % pendant la période août 2007-août 2008. Il convient naturellement d'attendre pour voir si les prochains baromètres confirment cette tendance.

Pour atteindre les objectifs quantitatifs pour 2010 et 2015, le Comité interministériel pour la sécurité routière a décidé, le 5 mars 2008, de créer une *Task Force* Sé-

Task Force Verkeersveiligheid op te richten, bestaande uit vertegenwoordigers van de bevoegde federale en gewestelijke overheden. Deze *Task Force* moet ervoor zorgen dat de aanbevelingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid op gecoördineerde wijze worden geconcretiseerd in uit te voeren maatregelen, zowel op korte termijn (2010) als op lange termijn (2015).

Gelet op de korte termijn om de doelstelling van 2010 te realiseren, blijkt uit de werkzaamheden van de *Task Force* dat, naast de effecten van eerder getroffen maatregelen op het vlak van de regelgeving, infrastructuur, voertuigtechniek, handhaving, enzovoort, het beleid hoofdzakelijk is aangewezen om de inspanningen op het vlak van sensibilisatie en handhaving m.b.t. de belangrijkste ongevalsfactoren en risicogroepen voor de jaren 2009 en 2010 te verhogen.

Op basis van de meerjarenanalyse van de ongevalslencijfers (2000-2006) van het BIVV (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid) en de aanbevelingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid, moet de aandacht van het verkeersveiligheidsbeleid prioritair uitgaan naar de ongevalsfactoren zoals onaangepaste of overdreven snelheid, het rijden onder invloed van alcohol (en drugs), het dragen van de veiligheidsgordel (en het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen) en naar de risicogroepen zoals de jonge bestuurders, het zwaar vervoer, de motorrijders en de bescherming van voetgangers en fietsers.

De sensibilisatiecampagnes van het BIVV zullen de twee komende jaren in het bijzonder gericht zijn op deze factoren en doelgroepen, waarbij zo veel als mogelijk op meerdere tijdstippen per jaar op deze thema's onder de een of andere mediale vorm zal worden teruggekomen. Deze campagnes worden afgestemd op de controle-acties van de federale en de lokale politie (en omgekeerd).

Een geïntegreerd en gecoördineerd verkeersveiligheidsbeleid m.b.t. de 3 E's (*Education, Engineering en Enforcement*) vereist maatregelen en inspanningen op verschillende beleids- en bevoegdheidsniveaus, zoals de Gewesten, de provincies, en de steden en gemeenten, vooral m.b.t. het ontwerp en de aanpassing van veilige verkeersinfrastructuur, maar ook de plaatsing van onbemande camera's, sensibilisatie en opvoeding, enzovoort. Zo worden de Gewesten betrokken bij elke wijziging van de federale verkeersregelgeving en nemen zij deel aan de werkzaamheden van de *Task Force* Verkeersveiligheid. Bovendien wordt in het kader van de staatshervorming een verdere regionalisering van het verkeersveiligheidsbeleid in het vooruitzicht gesteld.

curité routière composée de représentants des autorités fédérales et régionales. Cette *Task Force* doit veiller à ce que les recommandations des États généraux de la sécurité routière soient concrétisées, de manière coordonnée, en mesures à exécuter, tant à court terme (2010) qu'à long terme (2015).

Vu le court délai pour atteindre l'objectif de 2010, il ressort des travaux de la *Task Force* que, outre les effets des mesures prises antérieurement sur le plan de la réglementation, de l'infrastructure, de la technique des véhicules, de la répression, etc., la politique consiste essentiellement à accroître les efforts de sensibilisation, de contrôle et de poursuite en ce qui concerne les principaux facteurs d'accident et groupes à risque pour les années 2009 et 2010.

En se basant sur l'analyse pluriannuelle des chiffres d'accidents (2000-2006) de l'IBSR (Institut belge pour la sécurité routière) et sur les recommandations des États généraux, la politique de sécurité routière doit se concentrer prioritairement sur les facteurs d'accident tels que la vitesse inadaptée ou excessive, la conduite sous l'influence d'alcool (et de drogue), le port de la ceinture de sécurité (et l'utilisation de dispositifs de sécurité pour enfants) et sur les groupes à risque tels que les jeunes conducteurs, les poids lourds, les motocyclistes et la protection des piétons et les cyclistes.

Les campagnes de sensibilisation de l'IBSR seront spécifiquement axées sur ces facteurs et groupes cibles dans les deux prochaines années et traiteront le plus souvent possible de ces thèmes à différents moments de l'année sous une forme ou une autre. Ces campagnes s'accorderont aux actions de contrôle menées par la police fédérale et locale (et inversement).

Une politique de sécurité routière intégrée et coordonnée reposant sur les 3 E (*Education, Engineering et Enforcement*) requiert des mesures et des efforts à différents niveaux politiques et de compétence, comme les Régions, les provinces, les villes et les communes, surtout en matière de conception et d'adaptation d'infrastructures routières sûres mais également d'installation de radars automatiques, de sensibilisation et d'éducation, etc. Les Régions sont ainsi impliquées dans chaque modification de la réglementation routière fédérale et participent aux travaux de la *Task Force* Sécurité routière. Par ailleurs, une régionalisation plus poussée de la politique de sécurité routière est envisagée dans le cadre de la réforme de l'État.

De hierna voorgestelde beleidsvoornemens en -maatregelen situeren zich uiteraard op het federale niveau en geven uitvoering aan de geciteerde prioriteiten inzake het verkeersveiligheidsbeleid, gebaseerd op ongevalanalyse en de aanbevelingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid. Een aantal wordt op dit ogenblik besproken of zal worden voorgelegd aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Sommige beleidsvoorstellen zijn in het kader van de verkeersregelgeving eerder gericht op de verbetering van de mobiliteit of een betere werking en dienstverlening van de overheidsadministratie.

III.1 Rijden onder invloed

III.1.1 Rijden onder invloed van alcohol

Gelet op de oververtegenwoordiging van beginnende (vooral jonge) bestuurders in ongevallen, de ongevals-betrokkenheid van motorrijders en de verhoogde risico's verbonden aan het vervoer van goederen en personen, dient de invoering van de 0,2 pro mille, zoals aanbevolen door de Europese Commissie, voor deze doelgroepen in overweging te worden genomen.

Het alcoholslot, dat verhindert dat een auto start wanneer de bestuurder gedronken heeft, wordt in 2009 als een mogelijke sanctie in de verkeerswet ingeschreven.

M.b.t. het vervoer van goederen en personen wordt, in overleg met de Europese Commissie, nagegaan of vrachtwagens en autocars verplicht kunnen worden uitgerust met een alcoholslot. Ook in de sociale wetgeving moet de mogelijkheid worden ingeschreven om de alcoholtest op te leggen aan werknemers.

III.1.2 Rijden onder invloed van drugs

De huidige wetgeving betreffende het rijden onder invloed van drugs wordt gemoderniseerd, zowel op het vlak van de regelgeving als op het vlak van de procedures en methodes.

De huidige testbatterij m.b.t. de vaststelling van de uiterlijke kenmerken wordt vereenvoudigd en de urinetest wordt vervangen door de speekseltest. De speekselanalyse zal een alternatief voor de bloedproef vormen.

III.2 Rijopleiding

III.2.1 Hervorming van de rijopleiding cat. B

De bestaande rijopleiding cat. B wordt op dit ogenblik besproken in een werkgroep van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV). Aan de ene kant zullen er tegen medio 2009 een aantal onbedoelde effecten m.b.t. de vrije opleiding worden rechtgetrokken, zoals de beperking van het aantal begeleiders die op het voorlopig rijbewijs moeten voorkomen (slechts één begeleiding

Les projets et les mesures politiques proposés ci-après se situent naturellement au niveau fédéral et concrétisent les priorités de la politique de sécurité routière, fondées sur l'analyse des accidents et les recommandations des États généraux de la sécurité routière. Un certain nombre d'entre eux sont actuellement examinés ou seront soumis à la Commission fédérale pour la sécurité routière. Certaines propositions politiques sont, dans le cadre de la réglementation routière, davantage axées sur l'amélioration de la mobilité ou du fonctionnement et du service offert par l'administration fédérale.

III.1 Conduite sous influence

III.1.1 Conduite sous l'influence de l'alcool

Étant donné la surreprésentation des conducteurs débutants (surtout jeunes) dans les accidents, l'implication des motocyclistes dans les accidents et les risques accrus liés aux transports de marchandises et de personnes, il convient d'envisager l'introduction du 0,2 pour mille pour ces groupes cibles ainsi que le recommande la Commission européenne.

L'alcolock, qui empêche un conducteur sous l'influence de l'alcool de démarrer sa voiture, sera inscrite en 2009 dans la loi sur la circulation routière comme sanction potentielle.

En ce qui concerne le transport de marchandises et de personnes, il est examiné, en concertation avec la Commission européenne, s'il est possible d'équiper obligatoirement les camions et les autocars d'un alcolock. La législation sociale doit également prévoir la possibilité d'imposer l'alcolock aux travailleurs.

III.1.1 Conduite sous l'influence de la drogue

La législation actuelle en matière de conduite sous influence de la drogue sera modernisée, tant sur le plan de la réglementation que sur celui des procédures et des méthodes.

La batterie de tests actuelle servant à constater les signes extérieurs sera simplifiée et le test d'urine sera remplacé par le test de la salive. L'analyse de la salive constituera une alternative au prélèvement sanguin.

III.2 Formation à la conduite

III.2.1 Réforme de la formation à la conduite cat. B

Un groupe de travail de la Commission fédérale pour la sécurité routière (CFSR) est en train d'examiner la formation à la conduite cat. B actuelle. D'une part, un certain nombre d'effets non voulus concernant la filière libre seront rectifiés d'ici mi-2009, tel que la limitation du nombre de guides devant figurer sur le permis de conduire provisoire (seulement un accompagnement

per jaar behalve voor de ouders) en de beperking van de verlenging van het voorlopig rijbewijs. Aan de andere kant worden diepgaandere voorstellen uitgewerkt aan de hand van «*best practices*» in Europa om te komen tot een rijopleiding in stappen, inclusief een opvolgingsperiode na het behalen van het rijbewijs.

III.2.2 Invoering getuigschrift voor vakbekwaamheid cat. C

Op 10 september 2008 werd het getuigschrift voor de vakbekwaamheid, die deel uitmaakt van de voorwaarden om het rijbewijs cat. D te behalen, ingevoerd voor nieuwe bestuurders. In 2009 worden de nodige voorbereidingen getroffen om het getuigschrift voor vakbekwaamheid cat. C op 10 september 2009 in te voeren. Bovendien zullen alle chauffeurs C en D in een periode van 5 jaar 35 uur bijscholing moeten volgen.

III.2.3 Invoering derde richtlijn Europees rijbewijs

De derde Europese richtlijn 2006/126 betreffende het Europees rijbewijs moet ten laatste tegen januari 2011 worden omgezet in de Belgische reglementering en ten laatste in voege treden tegen januari 2013. Deze richtlijn behelst vooral de invoering van het rijbewijs in bankkaartmodel en een aanpassing van het motorrijbewijs. In 2009 worden de nodige voorbereidingen getroffen tot omzetting en toepassing van de richtlijn tegen eind 2010 (zie verder Centrale Databank Rijbewijzen).

III.2.4 Centrale Databank Rijbewijzen

Deze datapuntbank zal de rijbewijsgegevens bevatten van alle rijbewijsbezitters, gekoppeld aan het rijksregister, de kruispuntbank ondernemingen en de Centrale Databank Voertuigen (zie verder), ook m.b.t. de geldigheid van het rijbewijs, de medische geschiktheid, het verval van het recht tot sturen, de onmiddellijke intrekking, enzovoort. Daarover zullen ook «in real time» gegevens kunnen verstrekt worden aan politie en justitie, met het oog op een betere opvolging van verkeersovertreders. In 2009 zullen eveneens de nodige voorbereidingen worden getroffen om deze datapuntbank op te starten en het wettelijk kader ervoor te creëren tegen uiterlijk einde 2010.

III.2.5 Attest medische geschiktheid cat. B

Sinds november 2008 is er geen medisch attest meer noodzakelijk voor bestuurders die met een bedrijfswagen of dienstwagen collega's vervoeren, hetzij op de weg van en naar het werk, hetzij tijdens dienstverplaatsingen. Het attest van medische geschiktheid blijft wel nog van toepassing voor de bestuurders cat. C en D, het bezol-

annuel sauf pour les parents) et la limitation de la prolongation du permis de conduire provisoire. D'autre part, des propositions poussées sont élaborées sur la base des «*meilleures pratiques*» en Europe en vue d'aboutir à un permis de conduire par étapes, incluant une période de suivi après l'obtention du permis de conduire.

III.2.2 Instauration du certificat d'aptitude professionnelle cat. C

Le certificat d'aptitude professionnelle, qui constitue l'une des conditions d'obtention du permis de conduire cat. D, a été instauré le 10 septembre 2008 pour les nouveaux conducteurs. En 2009, les dispositions nécessaires seront prises en vue d'instaurer le certificat d'aptitude professionnelle cat. C au 10 septembre de la même année. De plus tous les chauffeurs C et D seront obligés de suivre une formation continue de 35 heures sur une période de 5 ans.

III.2.3 Application de la troisième directive sur le permis de conduire européen

La troisième directive européenne 2006/126 relative au permis de conduire doit être transposée en droit belge en janvier 2011 au plus tard et entrer en vigueur en janvier 2013 au plus tard. Cette directive comprend essentiellement l'instauration du permis de conduire au format d'une carte bancaire et l'adaptation du permis de conduire pour motos. En 2009, les dispositions nécessaires seront prises en vue de la transposition et de l'application de la directive d'ici fin 2010 (voir ci-après Banque de données centrale des permis de conduire).

III.2.4 Banque de données centrale des permis de conduire

Cette banque de données, reliée au registre national, à la Banque-carrefour des entreprises ainsi qu'à la Banque de données centrale des véhicules (voir plus loin), contiendra toutes les données en matière de permis de conduire de l'ensemble des titulaires d'un permis de conduire, en ce compris la validité du permis de conduire, l'aptitude médicale, la déchéance du droit de conduire, le retrait immédiat, etc. À cet égard, elle pourra fournir des informations en temps réel à la police et à la justice, en vue d'un meilleur suivi des contrevenants. En 2009, les dispositions nécessaires seront également prises en vue du lancement de cette banque de données et de la création du cadre légal à cet effet d'ici fin 2010 au plus tard.

III.2.5 Certificat d'aptitude médicale cat. B

Depuis novembre 2008, un certificat médical n'est plus nécessaire pour les conducteurs transportant des collègues dans une voiture d'entreprise ou de service, que ce soit depuis ou vers le lieu de travail ou lors des déplacements de service. Le certificat d'aptitude médicale reste toutefois requis pour les conducteurs des cat.

digd personenvervoer, de taxi's en de ambulances. De bestuurders cat. B, die niet meer in het bezit moeten zijn van een medisch attest, moeten uiteraard nog altijd voldoen aan de algemene medische criteria die in de rijbewijsreglementering zijn bepaald.

Deze maatregel waarbij een kunstmatig onderscheid werd gemaakt tussen het gebruik van een privé- of bedrijfswagen en die moeilijk controleerbaar was, draagt bij tot administratieve vereenvoudiging en bevordering van het carpoolen.

De afschaffing van de retributie voor het verlengen of vernieuwen van het rijbewijs om medische redenen wordt onderzocht.

III.3 Snelheid en gordel

Maatregelen met als doel de snelheid op de wegen te verlagen, blijken de grootste veiligheidswinst met zich mee te brengen. Indien de gemiddelde snelheid in België met 2 km per uur zou dalen, worden ongeveer 120 levens gered. Hoe sterker de gemiddelde snelheid daalt, hoe groter het aantal levens dat wordt gered.

Snelheidsbeheersing hangt samen met infrastructurele maatregelen (bijv. Zone 30 of aanpassingen in bebouwde zones), maar dikwijls zijn (automatische) snelheidscontroles de enige oplossing. De sensibilisatiecampagnes van het BIVV zullen het belang van snelheidsmatiging benadrukken.

Hoewel het dragen van de gordel geleidelijk toeneemt, blijkt dat 1 op 4 van de inzittenden vooraan de gordel niet draagt. Indien in België het draagpercentage 95% zou bedragen, dan worden ongeveer 95 levens gered. Ook het dragen van de gordel achterin en het gebruik van aangepaste kinderbeveiligingsmiddelen laat veel te wensen over.

Het verkeerstoezicht zal aandacht hebben voor het dragen van de gordel, zowel voorin als achterin. Campagnes en acties moeten blijven stimuleren om de gordel te dragen en kinderen afdoende te beveiligen.

III.4 Handhaving

III.4.1 Verkeerstoezicht

Verkeerstoezicht, vervolging en bestraffing zijn een essentieel onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Vanaf 2009 zal verkeer als de 7de basisfunctie van de lokale politie worden ingeschreven, waardoor de verkeersactiviteiten van de politie worden verankerd en beter zullen worden opgevolgd.

C et D, le transport rémunéré de personnes, les taxis et les ambulances. Les conducteurs cat. B, qui ne sont plus tenus de posséder un certificat d'aptitude médicale, doivent de toute évidence toujours satisfaire aux critères médicaux généraux définis dans la réglementation relative au permis de conduire.

Cette mesure qui opérait une distinction artificielle entre l'usage d'une voiture privée et d'une voiture d'entreprise et qui était difficilement contrôlable, contribue à la simplification administrative et à la promotion du covoiturage.

La suppression de la redevance en vue de la prolongation ou du renouvellement du permis de conduire pour raisons médicales sera examinée.

III.3 Vitesse et ceinture de sécurité

Les mesures visant à réduire la vitesse sur les routes engendrent l'accroissement le plus important de sécurité. Si la vitesse moyenne en Belgique baissait de 2 km/h, environ 120 vies pourraient être sauvées. Plus la vitesse moyenne diminue, plus le nombre de vies sauvées augmente.

La gestion de la vitesse est liée à des mesures d'infrastructure (par exemple zone 30 ou adaptations dans des zones bâties), mais souvent les contrôles (automatiques) de la vitesse constituent la seule solution. Les campagnes de sensibilisation menées par l'IBSR souligneront l'importance de modérer la vitesse.

Bien que le port de la ceinture de sécurité augmente progressivement, il s'avère que 1 passager sur 4 ne boucle pas la ceinture de sécurité à l'avant. Si le taux de port de la ceinture de sécurité s'élevait à 95 % en Belgique, environ 95 vies seraient sauvées. Le port de la ceinture de sécurité à l'arrière et l'utilisation de dispositifs de sécurité pour enfants laissent aussi beaucoup à désirer.

Lors des contrôles routiers une attention particulière sera prêtée au port de la ceinture de sécurité, tant à l'avant qu'à l'arrière. Les campagnes et les actions devront continuer à stimuler le port de la ceinture de sécurité et la protection efficace des enfants.

III.4 Contrôle et poursuite

III.4.1 Surveillance de la circulation

La surveillance de la circulation, les poursuites et les sanctions constituent un volet essentiel de la politique de sécurité routière. À partir de 2009, la circulation constituera la 7e fonction de base de la police locale, de sorte que les activités en matière de circulation routière seront consolidées et mieux suivies.

Op het niveau van de geïntegreerde politie wordt tegen 2010 werk gemaakt van een algemene verkeersdatabank, die – ter ondersteuning van het beleid – alle niet-gepersonaliseerde gegevens m.b.t. de verkeers- en controleactiviteiten ter beschikking stelt.

Er wordt naar gestreefd om het aantal verkeerscontroles te verhogen, teneinde de objectieve en subjectieve pakkans te vergroten, hetzij door de verhoging van de efficiëntie van de bestaande capaciteit, hetzij door de uitbreiding van de capaciteit zelf. De inzet van automatisch werkende toestellen (digitale camera's) en andere apparatuur (speekseltest, automatische nummerplaat herkenning) speelt daarin een belangrijke rol.

Aldus moet het mogelijk zijn om de komende jaren het aantal alcoholcontroles geleidelijk te verdubbelen, zodat jaarlijks 2 op 10 bestuurders worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van alcohol. De verdubbeling van het aantal gecontroleerde voertuigen op snelheid zal gerealiseerd worden dankzij de inzet van onbemande camera's. Aan de politie zal worden gevraagd om extra-aandacht te besteden aan het dragen van de gordel en het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen, zodat 1 op 3 voertuigen wordt geobserveerd.

III.4.2 Bestrafing en recidive

Vanuit preventief oogpunt dient de bestrafing inzake verkeer «snel, zeker en aangepast» te zijn. Daarom dienen in samenwerking met de minister van Justitie initiatieven te worden genomen die de verwerking en de afhandeling van de verkeersovertredingen gevoelig versnellen met aandacht voor de veelplegers waarvoor een aangepaste bestrafing of maatregel die rekening houdt met de recidive, noodzakelijk is.

Gelet op het toenemend grensoverschrijdend verkeer, wordt de identificatie van buitenlandse verkeersovertreders een steeds groter probleem. Uiteindelijk moet er op Europees vlak naar gestreefd worden dat alle lidstaten elkaars databank inzake inschrijving van motorvoertuigen kunnen raadplegen en dat verkeersboetes ook effectief worden geïnd. Daartoe zullen de initiatieven van de Europese Commissie worden ondersteund.

Op 13 oktober 2008 werd een bilateraal akkoord gesloten met Frankrijk, waarbij de nummerplaatgegevens elektronisch kunnen uitgewisseld worden. Een gelijkaardig akkoord is in de maak met Nederland en Luxemburg. Het is de bedoeling om dit ook met Duitsland te doen. De toepassing van dergelijke akkoorden komt onder andere tegemoet aan de problematiek van het straffeloos foutparkeren door buitenlanders in de grensgemeenten.

Au niveau de la police intégrée, une banque de données «circulation» est en cours d'élaboration, qui – en appui de la politique poursuivie – mettra à disposition d'ici 2010 toutes les données non personnalisées concernant les activités routières et de contrôle.

L'objectif consiste à augmenter le nombre de contrôles de la circulation dans le but d'accroître le risque objectif et subjectif d'être pris, que ce soit en améliorant l'efficacité de la capacité actuelle, ou que ce soit en élargissant la capacité proprement dite. L'usage d'appareils automatiques (caméras digitales) et d'autres appareillages (test de la salive, reconnaissance automatique des plaques minéralogiques) joue un rôle important à ce niveau.

Il doit dès lors être possible de doubler progressivement le nombre de contrôles d'alcoolémie dans les prochaines années, de telle sorte que 2 conducteurs sur 10 soient contrôlés annuellement quant à la conduite sous influence de l'alcool. Le nombre de véhicules contrôlés au niveau de la vitesse sera doublé grâce à l'utilisation de caméras automatiques. Il sera demandé à la police d'accorder une attention particulière au port de la ceinture de sécurité et à l'emploi de dispositifs de sécurité pour enfants, de sorte qu'un véhicule sur trois soit observé.

III.4.2 Sanctions et récidive

D'un point de vue préventif, la sanction en matière de circulation doit être «rapide, certaine et adaptée.» C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de prendre des initiatives, en collaboration avec le ministre de la Justice, qui accélèrent sensiblement le traitement des infractions routières tout en portant attention aux récidivistes qui nécessitent une sanction ou une mesure adaptée, tenant compte de la récidive.

Vu l'accroissement de la circulation transfrontalière, l'identification des contrevenants étrangers pose de plus en plus problème. En fin de compte, il faudrait veiller à ce qu'au niveau européen, tous les États membres puissent consulter mutuellement leurs banques de données en matière d'immatriculation des véhicules à moteur et à ce que les amendes routières soient effectivement perçues. À cet effet, les initiatives de la Commission européenne seront soutenues.

Un accord bilatéral a été conclu le 13 octobre 2008 avec la France, permettant l'échange électronique des données relatives aux plaques d'immatriculation. Un accord similaire avec les Pays-Bas et le Luxembourg est en préparation. Le but est aussi de conclure un accord semblable avec l'Allemagne. L'application de tels accords permet notamment de répondre à la problématique du stationnement non autorisé de véhicules étrangers en toute impunité dans les communes transfrontalières.

III.5 Ongevallenanalyse

Meten is weten. Statistische en analytische gegevens betreffende verkeersveiligheid (ongevallen, controles, enzovoort) moeten maximaal worden aangewend in het kader van beleidsvoorbereiding en beleidsevaluatie.

In de schoot van het BIVV werd in 2008 het Observatorium voor de Verkeersveiligheid opgericht.

Naast de verwerking van de algemene ongevalgegevens is het ook de bedoeling om op een meer diepgaande wijze ongevalsfactoren en -fenomenen te bestuderen aan de hand van de opgestelde processen-verbaal, het gerechtelijke dossier, enzovoort. Daarom werd eind 2008 het proefproject BART (*Belgian Accident Research Team*) opgestart, dat de ongevallen met vrachtwagens in de periode 2000-2006 zal bestuderen in de provincie Oost- en West-Vlaanderen. Op basis van de resultaten van dit proefproject zal nagegaan worden voor welke probleemgebieden inzake toegang en registratie op wetgevend vlak een oplossing moet gevonden worden.

III.6 Voertuigveiligheid

III.6.1 Invoering Europese richtlijn 2007/46 homologatie voertuigen

De Europese richtlijn 2007/46, die tegen 29 april 2009 moet omgezet zijn, schept een nieuw juridisch en administratief kader voor de typegoedkeuring van alle voertuigen, inclusief bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens. Daarvoor moet de homologatieprocedure volledig worden geïntermediariseerd, parallel met de uitbouw van het Europees homologatienetwerk (ETAES) en de implementatie van de Centrale Databank Voertuigen (zie verder).

De toepassing van de regelgeving inzake Europees gehomologeerde onderdelen voor gemotoriseerde tweewielers zal worden geëvalueerd.

III.6.2 Centrale Databank Voertuigen

Deze datapuntbank van de voertuigen zal alle technische gegevens bevatten over de voertuigen, gekoppeld aan de nummerplaat en de houder ervan, met het oog op een betere traceerbaarheid en controle van het voertuig en van de houder van de nummerplaat, zodat overheids- en controlediensten «on line» en «in real time» over de juiste informatie kunnen beschikken. In 2009 wordt daarvoor het wettelijk kader gecreëerd. De Centrale Databank Voertuigen zal operationeel zijn in 2010.

III.5 Analyse des accidents

Mesurer, c'est savoir. Les données statistiques et analytiques en matière de sécurité routière (accidents, contrôles, etc.) doivent être utilisées au maximum dans le cadre de l'élaboration et de l'évaluation de la politique.

L'Observatoire pour la sécurité routière a été créé en 2008 au sein de l'IBSR.

Outre le traitement des données générales concernant les accidents, l'objectif consiste également à étudier de manière plus approfondie les facteurs et les phénomènes d'accident sur la base du procès-verbal dressé, du dossier judiciaire, etc. C'est pourquoi le projet pilote BART (*Belgian Accident Research Team*) a été lancé fin 2008, qui analysera les accidents impliquant des camions durant la période 2000-2006 dans les provinces de Flandres orientale et occidentale. Les résultats de ce projet pilote permettront d'évaluer les domaines qui nécessitent une solution sur le plan législatif en matière d'accès et d'enregistrement.

III.6 Sécurité des véhicules

III.6.1 Application de la directive européenne 2007/46 relative à la homologation des véhicules

La directive européenne 2007/46, qui doit être transposée d'ici le 29 avril 2009, crée un nouveau cadre juridique et administratif pour la réception par type de l'ensemble des véhicules, en ce compris les véhicules utilitaires et les remorques. À cet égard, il est nécessaire d'informatiser complètement la procédure d'homologation, parallèlement au développement du Réseau européen d'homologation (ETAES) et à la mise en place de la Banque de données centrale des véhicules (voir plus loin).

L'application de la réglementation concernant les pièces détachées pour les deux roues motorisés, homologuées au niveau européen fera l'objet d'une évaluation.

III.6.2 Banque de données centrale des véhicules

Cette banque de données des véhicules rassemblera toutes les données techniques concernant les véhicules, liées à la plaque d'immatriculation et à son titulaire, en vue d'une meilleure traçabilité et d'un meilleur contrôle du véhicule et du titulaire de la plaque d'immatriculation, de sorte que les autorités publiques et de contrôle puissent disposer en ligne et en temps réel d'informations correctes. Un cadre légal sera créé à cet effet en 2009. La Banque de données centrale des véhicules sera opérationnelle en 2010.

III.6.3 Europese maatregelen

De technische normering van de voertuigen wordt quasi uitsluitend door de Europese Unie bepaald. De toepassing van nieuwe systemen inzake passieve en actieve veiligheid kan een belangrijke bijdrage leveren tot het voorkomen van ongevallen of de vermindering van de gevolgen ervan. Vanuit België zal de invoering van dergelijke systemen worden gestimuleerd en indien mogelijk worden vervroegd.

Recentelijk werd bekendgemaakt dat Europa de dagrijlichten zal verplicht maken voor alle nieuwe geïntroduceerde personenwagens vanaf 2011 en voor vrachtwagens vanaf 2012, waardoor 3 tot 5% mensenlevens kunnen worden gespaard.

Vanaf 2013 zullen nieuwe wagens moeten uitgerust zijn met een elektronisch stabiliteitssysteem waardoor het aantal ongevallen met méér dan 20% kan verminderen in normale omstandigheden en met 30% bij slechte wegvastheid.

Europa denkt er ook aan om de afstandsradars in combinatie met het remsysteem en sensoren die trajectafwijkingen opsporen, op vrachtwagens en autocars verplicht te stellen.

III.6.4 Autokeuring

Omwille van verkeersveiligheid en leefmilieu moeten in het verkeer gebrachte voertuigen periodiek worden gekeurd. In 2009 zal de huidige periodiciteit, vooral m.b.t. de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen, worden geëvalueerd.

Een grotere nadruk zal worden gelegd op de dienstverlening van de autokeuringscentra aan de gebruikers m.b.t. de toegankelijkheid van de centra, de mogelijkheid tot reservering en de verstrekte informatie, o.a. in het kader van de individuele homologatie en eventuele verbouwingen van het voertuig.

In 2009 zal actie ondernomen worden m.b.t. de niet-gekeurde voertuigen, naar analogie met de niet-verzekerde voertuigen door middel van automatische gegevensoverdracht aan de politie.

III.7 Zwaar vervoer

De ongevalsbetrokkenheid van zware vrachtwagens, vooral op autosnelwegen, vereist een bijzondere aanpak m.b.t. verschillende probleemgebieden: kop-staart-botsingen, rij- en rusttijden, afstand houden, cruise control, overbelading, gedrag van de andere weggebruikers, de informatie voor buitenlandse chauffeurs, enzovoort.

III.6.3 Mesures européennes

La normalisation technique des véhicules est déterminée presque exclusivement par l'Union européenne. L'application de nouveaux systèmes en matière de sécurité active et passive peut largement contribuer à la prévention des accidents ou à l'atténuation de leurs conséquences. La Belgique stimulera et, si possible, anticipera l'introduction de tels systèmes.

Il a été annoncé récemment que l'Europe rendra les feux diurnes obligatoires pour tous les nouveaux modèles de voitures à partir de 2011 et pour les camions à partir de 2012, ce qui permettra de sauver 3 à 5 % de vies humaines.

À partir de 2013, les nouvelles voitures devront être équipées d'un système électronique de stabilité, permettant ainsi de réduire de plus de 20 % le nombre d'accidents dans des circonstances normales et de 30 % en cas de mauvaise adhérence.

L'Europe songe aussi à imposer sur les camions et les autocars le radar de distance combiné au système de freinage et à des capteurs détectant les déviations de trajet.

III.6.4 Contrôle technique automobile

Les véhicules mis en circulation doivent subir un contrôle périodique du fait de son impact sur la sécurité routière et l'environnement. En 2009, la périodicité actuelle fera l'objet d'une évaluation, surtout sous l'angle des émissions de gaz d'échappement nocifs.

L'accent sera davantage mis sur le service offert par les centres de contrôle technique automobile aux utilisateurs, en ce qui concerne l'accessibilité des centres, les possibilités de réservation et les informations fournies, notamment dans le cadre de l'homologation individuelle et des transformations éventuelles du véhicule.

En 2009, des mesures seront prises à l'égard des véhicules non contrôlés, à l'instar de ce qui a été réalisé pour les véhicules non assurés, par le biais du transfert automatique des données à la police.

III.7 Trafic lourd

L'implication des camions lourds dans les accidents, surtout sur les autoroutes, demande une approche particulière à l'égard de différents problèmes: collisions en chaîne, temps de conduite et de repos, respect des distances, cruise control, surchargement, comportement vis-à-vis des autres usagers de la route, information pour les chauffeurs étrangers, etc.

Het zwaar vervoer wordt voor de verkeersveiligheid als een prioritaire doelgroep beschouwd, zowel inzake sensibilisatie als handhaving (zie ook Hoofdstuk II).

III.7.1 Evaluatie inhaalverbod

Het inhaalverbod voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton op 2x2-wegen, behoudens op plaatsen waar dit is toegelaten door speciale verkeersborden, wordt besproken in de werkgroep «zwaar vervoer» van de FCVV. Ook het inhaalverbod van vrachtwagens en autocars bij regenweer wordt opnieuw onderzocht. Er wordt gewacht op het definitieve verslag van de FCVV.

III.7.2 Dode hoek

Alles moet in het werk worden gesteld om de dikwijls dramatische ongevallen die gebeuren bij het rechts afslaan van vrachtwagens met fietsers (soms ook vlak voor de vrachtwagen) te voorkomen.

Sensibilisatie en informatie van de vrachtwagenbestuurders én de fietsers (bijv. in de scholen) is noodzakelijk, maar niet voldoende. Buiten de dode hoekspiegel moeten technische hulpmiddelen, zoals radarsystemen en camera's, meer ingang vinden. In 2009 worden verdere acties ondernomen om te wijzen op de problematiek van de dode hoek en de mogelijke technische oplossingen.

III.7.3 Uitzonderlijk vervoer

In de loop van 2009 zal de nieuwe reglementering betreffende het uitzonderlijk vervoer en begeleiding ervan, in samenwerking met de gewesten, worden gerealiseerd. Daardoor zullen enerzijds de vergunningen voor uitzonderlijk vervoer worden geïnformatiseerd en dus ook sneller worden afgeleverd en zal anderzijds het uitzonderlijk vervoer niet meer worden begeleid door de politie maar door erkende begeleiders. Daardoor komt belangrijke politiecapaciteit vrij voor andere verkeerstaken.

III.8 Motorrijders

In 2006 vertegenwoordigde deze groep weggebruikers slechts 1% van het totaal aantal afgelegde kilometers maar wel 12,2% van het aantal doden.

Verwacht mag worden dat deze groep weggebruikers nog zal toenemen aangezien het rijden met een scooter of een motor niet meer alleen als een hobby wordt beschouwd, maar ook als een alternatief voor de verkeerscongestie.

Le trafic lourd est considéré comme un groupe cible prioritaire pour la sécurité routière, tant au niveau de la sensibilisation que des contrôles (voir aussi le chapitre II).

III.7.1 Évaluation de l'interdiction de dépassement

L'interdiction de dépassement pour les camions de plus de 3,5 tonnes sur les routes à 2x2 bandes, sauf aux endroits où des panneaux spéciaux l'autorisent, fait l'objet d'une discussion dans le groupe de travail «Trafic lourd» de la CFSR. On y étudie également l'interdiction pour les camions et les autocars de dépasser en cas de précipitations. Il faut encore attendre le rapport définitif de la CFSR.

III.7.2 Angle mort

Tout doit être mis en œuvre pour éviter les accidents, souvent dramatiques, impliquant des cyclistes lorsque des camions tournent à droite (parfois aussi juste devant le camion).

Une sensibilisation et une information des conducteurs de camion et des cyclistes (p. ex. dans les écoles) est certes nécessaire, mais pas suffisante. Outre le rétroviseur anti-angle mort, il faudrait que des aides techniques tels que des systèmes radar et des caméras rencontrent plus de succès. En 2009, des actions seront entreprises pour mettre l'accent sur la problématique de l'angle mort et sur les solutions techniques envisageables.

III.7.3 Transport exceptionnel

La nouvelle réglementation relative au transport exceptionnel et à l'accompagnement de celui-ci sera mise sur pied dans le courant de 2009, en collaboration avec les Régions. De cette façon, les autorisations pour le transport exceptionnel pourront être informatisées et délivrées plus rapidement. D'un autre côté, le transport exceptionnel ne devra plus être accompagné par la police, mais par des accompagnateurs agréés. Grâce à cela, une importante capacité policière sera rendue disponible pour d'autres tâches relatives à la circulation.

III.8 Motocyclistes

En 2006, ce groupe d'usagers de la route ne représentait que 1% du total des kilomètres parcourus, mais bien 12,2% du total des morts.

Il faut s'attendre à ce que ce groupe augmente. En effet, la conduite d'un scooter ou d'une moto n'est plus seulement considérée comme un hobby, mais comme une alternative face à la congestion du trafic.

Een werkgroep binnen de Federale Commissie Verkeersveiligheid zal in nauw overleg met de sector de volgende items in overweging nemen:

- Rijopleiding in functie van de nieuwe Europese richtlijn 2006/126 (zie hoger);
- Verplicht gebruik van veiligheidsuitrusting (veiligheidsvestje, beschermkledij);
- Opleiding wegkapiteins;
- Zichtbaarheid van de motorrijder (brochure, campagne);
- Veiligheidskeuring van motorfietsen.

III.9 Fietzers en voetgangers

In het recente verleden werd de huidige verkeersreglementering reeds op verscheidene punten aangepast om de veiligheid en mobiliteit van fietsers en voetgangers te verhogen.

Vooraf in stedelijke milieus en op relatief korte afstanden is de fiets een volwaardig alternatief voor de auto. Voetgangers- en fietsvoorzieningen, gekoppeld aan snelheidsbeheersing voor de gemotoriseerde weggebruikers, zijn daartoe een belangrijke hefboom. Veilige schoolomgevingen en veilige schoolroutes zijn prioritair.

Daarbij speelt de zichtbaarheid van fietsers en voetgangers een belangrijke rol, zekere in de donkere maanden. Het BIVV zet dan ook acties op om het dragen van fluo-hesjes voor schoolgaande kinderen te bevorderen. Daarnaast zal ook aandacht worden gegeven aan het dragen van de fietshelm, die ernstige hoofdkwetsuren kan voorkomen.

Fietzers en voetgangers moeten zich in het bijzonder bewust zijn van de problematiek van de dode hoek bij rechtsafslaande vrachtwagens. Sensibilisatieacties worden daartoe opgezet in de scholen in samenwerking met de transportsector (zie zwaar vervoer).

III.10 Gebruik van busstroken

Busstroken en de bijzonder overrijdbare beddingen, die gebruikt worden door het openbaar vervoer, zullen worden opengesteld voor bromfietzers, motorrijders en autocars (naast de fietsers en de taxi's), op voorwaarde dat zij erop worden toegelaten door de overeenstemmende borden. De reglementering daarover zal begin 2009 kunnen in voege treden.

III.11 Vereenvoudiging wegcode

In 2007 werd binnen de FCVV een werkgroep opgericht met als doel om de wegcode te herschrijven tot een logisch, overzichtelijk en leesbaar geheel ten behoeve van de weggebruikers en de overheden. Deze omvangrijke en arbeidsintensieve onderneming zal in de loop van

Un groupe de travail au sein de la Commission Fédérale Sécurité Routière se penchera sur les éléments repris ci-dessous, en étroite collaboration avec le secteur:

- Formation à la conduite en fonction de la nouvelle directive européenne 2006/126 (voir plus haut);
- Obligation d'utiliser un équipement de sécurité (veste fluo, vêtements de protection);
- Formation des capitaines de route;
- Visibilité des motocyclistes (brochure, campagne);
- Contrôles de sécurité des motocyclettes.

III.9 Cyclistes et piétons

Dans le passé, la réglementation routière en vigueur a déjà été adaptée sur différents points afin d'améliorer la sécurité et la mobilité des cyclistes et des piétons.

Le vélo s'avère être une très bonne alternative à la voiture surtout dans les milieux urbains et sur des distances relativement courtes. Les aménagements pour piétons et cyclistes, conjugués à une maîtrise de la vitesse des usagers motorisés, sont des mesures décisives à cet effet. La sécurité aux abords des écoles et sur les trajets école-domicile est prioritaire.

La visibilité des cyclistes et des piétons joue un rôle important dans ce domaine, surtout au cours des mois où les journées sont courtes. L'IBSR organise donc à cet effet des actions destinées à promouvoir le port de vestes fluo chez les écoliers. En outre, l'attention sera portée sur le port du casque pour cyclistes, ce qui permet d'éviter des blessures graves à la tête.

Les cyclistes et les piétons doivent être bien conscients de la problématique de l'angle mort lorsque des camions tournent à droite. Des actions de sensibilisation seront organisées dans les écoles, en collaboration avec le secteur du transport (voir trafic lourd).

III.10 Utilisation de bandes réservées aux bus

Les bandes réservées aux bus et les sites spéciaux franchissables, utilisés par les transports en commun, seront ouverts à la circulation des cyclomoteurs, des motocyclistes et des autocars (en plus des vélos et des taxis), pour autant que des panneaux ad hoc les y autorisent. La réglementation en la matière entrera en vigueur début 2009.

III.11 Simplification du code de la route

En 2007, un groupe de travail a été créé au sein de la CFSR, avec comme objectif de réécrire le code de la route pour en faire un ensemble logique, ordonné et lisible, répondant entièrement aux besoins des usagers et des autorités. Cette entreprise volumineuse, néces-

2009 worden afgerond. Een ruime implementatieperiode zal noodzakelijk zijn.

III.12 Inschrijving voertuigen

III.12.1 Invoering Europese nummerplaat

In navolging van de meeste andere Europese landen, wil België ter gelegenheid van het Europees voorzitterschap in 2010 overgaan tot invoering van de Europese nummerplaat. Deze nummerplaat (zwart op witte achtergrond) zal ook beter leesbaar zijn. Op dit ogenblik wordt een beperkte studie uitgevoerd over de «best practices» in de buurlanden en over de implicaties van de invoering ervan.

III.12.2 Inschrijving bromfietsen

Er bestaat een grote consensus over de noodzaak om de bromfietsen klasse A en B in te schrijven en een nummerplaat te geven.

Bromfietsen kunnen immers moeilijk of niet worden gecontroleerd en geïdentificeerd, hoewel hun snelheid dikwijls wordt opgedreven.

De uitvoering daarvan zal gebeuren na de ingebruikname van de centrale databank voertuigen in 2010 (zie boven). In afwachting wordt in 2009 het reglementair kader voor de inschrijving van bromfietsen gefinaliseerd.

III.12.3 Toegang DIV parkeerovertredingen

Het parkeerbeleid is een belangrijke hefboom voor het stedelijke en gemeentelijke mobiliteitsbeleid. De meeste steden en gemeenten hebben het betalend parkeren uitbesteed aan gemeentelijke of privébedrijven, die echter geen toegang hebben tot de DIV (Directie Inschrijving Voertuigen) om de identiteit van de houder van de nummerplaat te verkrijgen, die het parkeergeld niet heeft betaald.

Een wettelijke regelgeving werd uitgewerkt om concessiehouders inzake het parkeren op de openbare weg toegang te geven tot de DIV, mits de privacywetgeving wordt nageleefd.

HOOFDSTUK IV. SPOORWEGEN

IV.1 Inleiding

Er dringen zich voor de Belgische spoorwegsector inspanningen (maatregelen) op voor regulering en dynamisering omwille van zijn draaischijfrol in West-Europa of als Europees kruispunt en dat zowel voor het goederenvervoer (intensiteit van het internationale vervoer, opwaardering van de zeehavens en van het hinterland, de voortreffelijke plaats bekleed binnen het Europese ERTMS net...) als voor het reizigersvervoer (verstevig-

sant beaucoup de travail, sera menée à terme dans le courant de l'année 2009. Une longue période de mise en place sera nécessaire.

III.12 Immatriculation des véhicules

III.12.1 Introduction de la plaque d'immatriculation européenne

À l'instar de la plupart des autres pays européens, il est souhaitable que la Belgique passe à l'introduction de la plaque d'immatriculation européenne à l'occasion de sa présidence européenne en 2010. Cette plaque (noire sur fond blanc) sera aussi plus lisible. En ce moment, une étude restreinte est menée à propos des «meilleures pratiques» dans les pays voisins et sur ce qu'implique l'introduction de ces plaques.

III.12.2 Immatriculation des cyclomoteurs

Il existe un large consensus sur la nécessité d'immatriculer les cyclomoteurs des classes A et B et de leur donner une plaque d'immatriculation.

En effet, il s'avère être difficile, voire impossible de contrôler ou d'identifier des cyclomoteurs, alors que leur vitesse a maintes fois été gonflée.

Ceci sera réalisé après la mise en service de la banque de données centrale des véhicules en 2010 (voir ci-dessus). En attendant, le cadre réglementaire de l'immatriculation des cyclomoteurs sera finalisé en 2009.

III.12.3 Accès à la DIV dans le cadre d'infractions de stationnement

La politique du stationnement est un levier important de la politique de la mobilité urbaine et communale. La plupart des villes et des communes ont confié le stationnement payant à des entreprises communales ou privées, qui n'ont toutefois pas accès à la DIV (Direction pour l'Immatriculation des Véhicules) pour obtenir l'identité du titulaire de la plaque d'immatriculation, qui n'a pas payé la redevance de stationnement.

Une réglementation légale est élaborée afin de donner aux concessionnaires, en matière de stationnement sur la voie publique, un accès à la DIV, à condition que la législation relative à la vie privée soit respectée.

CHAPITRE IV. LE RAIL

IV.1 Introduction

Des actions (mesures) de régulation et de dynamisation sont impératives pour le secteur ferroviaire belge en raison de son rôle de plaque tournante au niveau de l'Europe occidentale ou de carrefour à l'échelon européen, tant pour le trafic de marchandises (intensité du trafic international, valorisation des ports maritimes et de leur hinterland terrestre, place de choix dans le réseau européen ERTMS,...) que pour le trafic de voyageurs

ging en ontwikkeling van de Belgische aanwezigheid in het Europese HST-netwerk, complementariteit met het luchtvervoer, binnenlandse duurzame mobiliteit,...)

Een evenwichtige reglementering van de vrijgemaakte markt is een absolute voorwaarde voor het dynamisch maken van het spoor. De kans wordt ons geboden. We moeten die grijpen.

IV.2 Regulering

De Europese Commissie besteedt een primordiaal belang aan het openstellen van het spoorwegnet voor de concurrentie. De concurrentie op de spoorwegmarkt van het goederenvervoer blijft nog gering in België. Op basis van een studie gepubliceerd door de Commissie in 2007 krijgt België van de COM-index, die wordt gebruikt om de dynamiek van de concurrentie op de markt van het spoorwegvervoer op te meten, plaats 18 toegewezen op 27 landen; ver na landen zoals Zweden, Duitsland, Nederland, enzovoort.

De openstelling van de netwerken voor de concurrentie, de technische interoperabiliteit, een gezamenlijke aanpak voor de veiligheid van het spoor op alle netten en voldoende investeringen zijn de onafwendbare voorwaarden die moeten worden vervuld om de groei van het spoor te stimuleren.

De taak als Regulator bestaat erin om de aanwijzingen binnen de gestelde termijnen om te zetten en erover te waken dat die omzetting elke spoorwegmaatschappij die op het Belgische spoorwegnet wil werken de mogelijkheid biedt om op een gelijke manier behandeld te worden wat de loyale concurrentie en het transparante functioneren van de markt ten goede komt.

Op het vlak van de openstelling van de netten en van de interoperabiliteit zal 2009 een cruciaal jaar worden omdat dan 3 richtlijnen moeten worden omgezet: 2007/58, 2007/59 en 2008/57

De richtlijn 2007/58 koppelt de openstelling van de internationale diensten voor reizigersvervoer aan het recht om in elk station, gelegen op het internationale traject, reizigers te laten op- of uitstappen, zelfs tussen twee stations van hetzelfde land. Niettemin kan de toegang tot de internationale dienst worden beperkt wanneer dezelfde dienst reeds werd toevertrouwd aan een spoorwegmaatschappij op basis van een openbaar dienstcontract en dat, als gevolg daarvan, de internationale dienst met daarbij voorziene halteplaatsen het economische evenwicht van het openbare dienstcontract in gevaar zou kunnen brengen. Het controleorgaan, ook regulator genoemd, zal nagaan of de openstelling voor dergelijke diensten wel degelijk een internationaal karakter vertoont om te vermijden dat het gaat over

(consolidation et développement de la présence belge dans le réseau européen TGV, complémentarité avec le trafic aérien, mobilité intérieure durable,...)

Une régulation équilibrée du marché libéralisé constitue une condition sine qua non de la nécessaire dynamisation du rail. Une opportunité se présente à nous. Il faut la saisir.

IV.2 La régulation

La Commission européenne accorde une importance primordiale à l'ouverture des réseaux de chemins de fer à la concurrence. En Belgique, le degré de concurrence sur le marché ferroviaire du trafic de marchandises reste encore faible. Selon une étude publiée par la Commission en 2007, l'indice COM utilisé pour mesurer la dynamique de la concurrence sur le marché du transport ferroviaire, place la Belgique en 18ème position sur 27, loin derrière des pays comme la Suède, l'Allemagne, les Pays-Bas etc.

L'ouverture des réseaux à la concurrence, l'interopérabilité technique, une approche de sécurité ferroviaire commune à tous les réseaux et un niveau d'investissement suffisant sont les conditions indispensables à remplir pour stimuler la croissance du rail.

La mission de Régulateur consiste à transposer dans les délais requis les directives et à veiller à ce que cette transposition permette à chaque entreprise ferroviaire qui souhaite travailler sur le réseau ferré belge d'être traitée d'une manière équitable au bénéfice d'une concurrence loyale et du fonctionnement transparent du marché.

Dans le domaine de l'ouverture des réseaux et de l'interopérabilité, 2009 sera une année cruciale puisqu'elle sera celle de la transposition de 3 directives, 2007/58, 2007/59 et 2008/57.

La directive 2007/58 consacre l'ouverture aux services internationaux de transport de voyageurs avec le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international même entre deux gares d'un même État. Toutefois l'accès au service international peut être limité lorsque le même service a déjà été attribué par un contrat de service public à une entreprise ferroviaire et que, en conséquence, le service international avec arrêts connexes risquerait de compromettre l'équilibre économique du contrat de service public.

L'organisme de contrôle appelé aussi régulateur vérifiera que l'ouverture à de tels services revêt bien un caractère international pour éviter qu'il s'agisse d'un service intérieur déguisé. Il convient, en effet, d'empêcher

een verborgen binnenlandse dienstverlening. Er moet immers worden vermeden dat het evenwicht van het dienstverleningscontract in gevaar wordt gebracht.

De reglementering aangaande de bevoegdheden van het controleorgaan zal dientengevolge worden aangepast met het oog op het versterken van zijn functionele onafhankelijkheid.

De richtlijn 2007/59 wijzigt het stelsel voor de certificering van treinbestuurders.

In het nieuwe systeem moet de bestuurder over 2 documenten beschikken; een licentie met communautaire waarde en geldig voor 10 jaar afgeleverd door de veiligheidsinstantie; één (of meerdere) getuigschrift(en) afgeleverd door het bedrijf waar hij werkt. De Staat kan maatregelen treffen om te vermijden dat bestuurders die een dure opleiding hebben genoten zouden worden weggekocht door een spoorwegbedrijf. Het verloop van opleiding, opvolging en controle van bestuurders zal worden opgenomen in het beheerssysteem voor veiligheid van de infrastructuurbeheerder en van de spoorwegondernemingen.

De richtlijn 2008/57 houdt een herziening in van de richtlijnen 96/48, betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese spoorwegsysteem van hogesnelheidslijnen en 2001/16 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem, allebei gewijzigd door richtlijn 2004/50. Die voorschriften moeten worden ondergebracht in één enkele en gecoördineerde tekst.

Op het vlak van rijdend materiaal, een element dat de oprichting van nieuwe spoorwegmaatschappijen in de weg kan staan, moet een algemeen principe worden opgesteld waarbij één enkele toelating volstaat voor het geheel van het spoorwegnet van de Unie en daar waar ook maar enigszins mogelijk het principe van de wederzijdse erkenning in wordt opgenomen.

Wanneer materieel reeds in dienst werd gesteld in een lidstaat, kunnen andere lidstaten geen nationale regels invoeren om onnodige eisen te stellen of overmatig nazicht door te voeren.

Een eerste akkoord van «cross acceptance» werd reeds afgesloten over rytuigen tussen België, Luxemburg en Frankrijk. Een tweede akkoord van hetzelfde type, dit keer over ander rijdend conventioneel materiaal (locomotieven, materiaal met eigen aandrijving) wordt binnenkort afgesloten. De doelstelling bestaat erin om dergelijke akkoorden uit te breiden op geografisch vlak (in het bijzonder met onze onmiddellijke buurlanden).

De openstelling van de markten brengt met zich mee dat, gezien de ervaringen met door de Commissie uitgevoerde controles en om nieuwe ingebrekestellingen door de Belgische staat te vermijden, moet worden overgegaan tot enkele aanpassingen van de

qu'il puisse y avoir une atteinte à l'équilibre du contrat de service public.

La réglementation afférente aux compétences de l'organisme de contrôle sera adaptée en conséquence dans le but de renforcer son indépendance fonctionnelle.

La directive 2007/59 modifie le régime de la certification des conducteurs de train.

Dans le nouveau système, le conducteur devra posséder 2 documents: une licence délivrée par l'autorité de sécurité ayant une valeur communautaire et une durée de 10 ans; une (ou plusieurs) attestation(s) délivrée(s) par l'entreprise où il travaille. L'État pourra prendre des mesures pour éviter le débauchage par une entreprise ferroviaire de conducteurs qui ont reçu une formation coûteuse. Le processus de formation, de suivi et de contrôle des conducteurs deviendra une partie intégrante du système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

La directive 2008/57 est une refonte des directives 96/48 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et 2001/16 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel toutes deux modifiées par la directive 2004/50. Il s'agit de rassembler toutes ces dispositions dans un texte unique et coordonné.

Dans le domaine du matériel roulant, élément qui peut faire obstacle à la création de nouvelles entreprises ferroviaires, il convient d'établir le principe général selon lequel une seule autorisation suffit pour l'ensemble du réseau ferroviaire de la Communauté dans lequel le principe de reconnaissance mutuel est repris de quelque manière que ce soit.

Ainsi lorsqu'un matériel a déjà été mis en service dans un État membre, les autres États membres ne devraient pas invoquer de règles nationales pour invoquer des exigences inutiles et des vérifications redondantes.

Un premier accord de «cross acceptance» a déjà été conclu entre la Belgique, le Luxembourg et la France concernant les wagons. Un deuxième accord du même type, portant cette fois sur les autres matériels roulants conventionnels (locomotives, automotrices) sera conclu incessamment. L'objectif poursuivi consiste à élargir de tels accords sur le plan géographique (en particulier avec nos voisins immédiats).

L'ouverture des marchés induit, à l'expérience des contrôles effectués par la Commission ou pour éviter de nouvelles mises en demeure de l'État belge, de procéder à certaines adaptations de la législation mise en place à l'occasion de la transposition du second paquet fer-

wetgeving die ingesteld werden bij de omzetting van het tweede spoorwegpakket. Het gaat hier over de wet van 19.12.2006 betreffende de veiligheid van de spoorwegexploitatie en meer bepaald over de rol die de Holding speelt op het vlak van het beheerssysteem voor de veiligheid van de spoorwegmaatschappijen en van de infrastructuurbeheerder en op het vlak van incidentenanalyse en spoorwegongelukken.

Er wordt ook voorzien om een wijziging door te voeren aan het KB van 16 januari 2007, houdende de vereisten en de veiligheidsprocedures die worden gesteld aan de infrastructuurbeheerder en aan de spoorwegmaatschappijen, met het oog op het vermijden van een tweede medisch getuigschrift daar waar een eerste getuigschrift reeds werd afgeleverd door een andere lidstaat.

Op het vlak van de bescherming van de gebruikers, zal het reglement 1371/2007 over rechten en plichten van de spoorreizigers de Staat ertoe brengen om een organisme aan te wijzen dat de rechten van de reizigers zal garanderen.

De instellingen die werden opgericht in het kader van de wet van 19 december 2006, de nationale veiligheidsautoriteit en het enquête-organisme, vormen de sleutelementen voor de controle van de beheerssystemen voor veiligheid die spoorwegmaatschappijen en de infrastructuurbeheerder moeten ontwikkelen. Om zich ervan te verzekeren dat zij goed functioneren heb ik een doorlichting gevraagd. De resultaten van die doorlichting zullen op korte termijn beschikbaar zijn.

Het KB over de doelstellingen en de nationale veiligheidsmethodes wordt op dit ogenblik voor advies voorgelegd aan de Gewesten.

De veiligheid, een constante zorg, kan te lijden hebben onder het onwettig voorbijrijden van seinen. De vastgestelde verslechtering heeft er mij toe gebracht aan de NMBS te vragen om mij voor einde december 2008 concrete verbeteringsvoorstellen te bezorgen, zodoende dat op korte en lange termijn voelbare resultaten kunnen worden gewaarborgd.

Gelijklopend kreeg de FOD Mobiliteit en Transport de taak toegewezen om een lijst met sancties op te stellen die moeten worden toegepast wanneer de nationale veiligheidsdoelstellingen niet zouden worden gehaald.

IV.3 Dynamiek van het spoor

Een duurzame mobiliteit is ondenkbaar zonder een spoor dat openstaat voor de concurrentie in de vrijgemaakte domeinen en voor nieuwe perspectieven op het vlak van technisch gebruik; dat is opgenomen in een ruim Europees netwerk en nauw samenwerkt met andere openbare operatoren.

Daarom moet de Staat voortdoen en tevens nieuwe stappen zetten om aan de bevolking en aan de bedrijven

roviaire. On songe ici à la loi du 19.12.2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire et en particulier au rôle que la Holding remplit en matière de projet du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure et dans le domaine de l'analyse des incidents et accidents ferroviaires.

Il est également prévu de modifier l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant des exigences et procédures de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure et pour les entreprises ferroviaires en vue d'éviter une deuxième attestation médicale dès lors qu'une première attestation a déjà été délivrée par un autre État membre.

Dans le domaine de la protection des consommateurs, le règlement 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires amènera l'État à désigner l'organisme chargé de garantir le droit des voyageurs.

Les organes mis en place dans le cadre de la loi du 19 décembre 2006, l'autorité nationale de sécurité et l'organisme d'enquête, constituent des éléments-clés pour le contrôle des systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure doivent développer. Afin de s'assurer de leur bon fonctionnement, j'ai demandé qu'ils soient audités. Les résultats de ces audits seront connus à court terme.

En ce qui concerne l'AR relatif aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux, il est actuellement soumis à l'avis des Régions.

La sécurité, préoccupation constante, peut-être mise à mal par les dépassements irréguliers de signaux. La dégradation constatée m'a amené à demander à la SNCB de me transmettre pour la fin décembre 2008 des propositions concrètes d'amélioration afin que des résultats tangibles puissent être garantis à court et long termes.

En parallèle, le SPF Mobilité et Transport est chargé de me proposer une grille de sanctions à appliquer lorsque les objectifs de sécurité nationaux ne seraient pas atteints.

IV.3 La dynamisation du rail

Une mobilité durable ne peut se concevoir sans un rail ouvert à la concurrence dans les domaines libéralisés, ouvert à de nouvelles perspectives d'utilisation d'ordre techniques, intégré dans le vaste réseau européen et en étroite collaboration avec les autres opérateurs publics.

A cet effet, l'État doit s'attacher à poursuivre certaines démarches et à en initier de nouvelles afin de permettre à

concrete antwoorden te kunnen bieden over vragen nopens mobiliteit.

Vanuit dit perspectief zullen in 2009 volgende domeinen worden onderzocht:

- verlenging van de Europese corridor voor het vrachtvervoer per spoor «Rhur-Berlijn-Warschau-Terspol» tot aan de zeehavens van Antwerpen en Zeebrugge.

De bedoeling is om de capaciteit van de spoorwegcorridor op te trekken gezien de verwachte groei voor het vervoer van oost naar west en het belang van de industriële kernen die via deze corridor met elkaar worden verbonden. Deze verlenging impliceert de heropening van de IJzeren Rijn, die Antwerpen met het Roergebied verbindt.

Een kalender voor de investeringen die moeten worden gedaan en een verdeling van de kosten moet door de 3 betrokken landen worden goedgekeurd binnen het perspectief van een heropening van de lijn tegen 2016. Ook moet, vermoedelijk via politieke akkoorden, de instemming worden verkregen vanwege Polen, Duitsland en Nederland voor de verlenging van corridor F.

Dit initiatief zal ervoor zorgen dat het Belgische net een eerste klas kruispunt zal worden van vele door de Europese Unie erkende vrachtcorridors, door die met elkaar in verbinding te stellen.

De verlenging van corridor F, die gekoppeld is aan de reactivering van de IJzeren Rijn, moet er inderdaad voor zorgen om de ontbrekende schakel met corridor A te verwezenlijken die Rotterdam, Duitsland, Zwitserland en Italië met elkaar verbindt.

- *light rail*: Alle studies moeten worden afgesloten zodat de politieke beslissing kan worden voorbereid: marktonderzoek, haalbaarheidsstudie met kosten-batenanalyse, en dat in samenwerking met de infrastructuurbeheerder en de regionale transportmaatschappijen. De marktstudie wordt verwacht tegen einde 2008 en de andere studies tegen eind september 2009. De inwerkingstelling van de light rail vraagt ook om een aanpassing van sommige wetten zoals bv. de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorinfrastructuur en die van 19 december 2006 betreffende de veiligheid van de exploitatie. Gelijktijdig wordt er momenteel nagedacht over het vinden van de beste oplossing i.v.m. de exploitatieverantwoordelijkheid voor dergelijke nieuwe diensten. Het is trouwens op basis van die voorwaarden dat politieke beslissingen kunnen worden genomen.

- aanbod GEN. De studie over de bepaling van het aanbod van de GEN waarmee werd begonnen in juni 2008 zal ten laatste tegen het einde van het 1ste

trimester de populatie en de ondernemingen te helpen om concrete antwoorden te vinden op vragen nopens mobiliteit.

C'est dans cette perspective qu'en 2009, les domaines suivants seront investigués:

- le prolongement du corridor européen de fret ferroviaire ERTMS-F «Rhur-Berlin-Varsovie-Terspol» jusqu'au ports maritimes belges d'Anvers et de Zeebruges.

Il s'agit par là d'accroître la capacité de corridor ferroviaire compte tenu du développement attendu des trafics Est-Ouest et de l'importance des pôles industriels reliés par ce corridor. Ce prolongement implique aussi la réouverture de la ligne de chemin de fer dite du Rhin d'Acier reliant ainsi Anvers à la Rhur.

Un calendrier des investissements à réaliser et un partage des coûts devront être approuvés par les 3 pays concernés dans la perspective d'une réouverture de la ligne à l'horizon 2016. Il s'agira également d'obtenir l'adhésion de la Pologne, de l'Allemagne et de la Hollande sans doute par des accords politiques entre les 4 pays concernés par le prolongement du corridor F.

Cette initiative permettra au réseau belge de devenir un carrefour de premier choix de plusieurs corridors de fret reconnus par l'Union européenne en les mettant en connexion.

Le prolongement du corridor F, qui est lié à la réactivation du Rhin d'Acier, doit, en effet, permettre de réaliser le chaînon manquant avec le corridor A reliant Rotterdam, l'Allemagne, la Suisse et l'Italie.

- *light rail*. Il s'agit de clôturer toutes les études permettant de préparer la prise de décision politique: étude de marché, étude de faisabilité avec analyse coûts-bénéfices, et ce, en collaboration avec le gestionnaire de l'infrastructure et les sociétés régionales de transport. L'étude de marché est attendue pour la fin 2008 et toutes les autres études pour la fin septembre 2009. La mise en place du light rail impliquera également une adaptation de certaines lois comme par exemple la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et celle du 19 décembre 2006 relative à la sécurité de l'exploitation. Simultanément, des réflexions sont en cours en vue de déterminer la meilleure solution à retenir concernant la responsabilité de l'exploitation de tels nouveaux services. C'est, d'ailleurs, à ces conditions que des décisions politiques pourront être prises.

- offre RER. L'étude en vue de la définition de l'offre RER commencée en juin 2008 sera achevée au plus tard à la fin du 1^{er} trimestre 2009. Cette étude est cofinancée

semester van 2009 afgewerkt zijn. Deze studie wordt gecofinancierd door de Federale Staat en de drie Gewesten. De resultaten zullen ervoor zorgen dat het aanbod van de GEN nog beter zal kunnen worden verfijnd om optimaal te kunnen inspelen op de reële behoeften van de bevolking.

- het gecombineerde vervoer. De groeiende mobiliteit van goederen op wereldvlak vertaalt zich in een gestegen toevlucht naar eenheden van intermodaal vervoer: containers, mobiele kisten en niet-vergezelde trekkers met oplegger. Niettemin vormt het kleine België een handicap want voor de korte afstand grijpt men automatisch terug naar de weg voor goederenvervoer. De structurele zwakte van het gecombineerde vervoer per spoor vraagt om een voortzetting van de financiële steun om een alternatief te vormen als alternatief voor het wegvervoer;

Een nieuw ondersteuningstelsel voor het gecombineerde goederenvervoer dat gebruik maakt van het spoor in België, zowel voor binnenlandse als internationale bestemmingen, is bijna klaar. Het slaat op de periode 2009-2012 en verlengt, in verbeterde versie, het stelsel dat bestond tijdens de periode 2005-2008.

Het advies van de Europese Commissie wordt heel binnenkort verwacht.

De voornaamste doelstellingen die worden nagestreefd zijn als volgt:

- een co-modaal aanbod per spoor uitwerken om economische en sociale winst te boeken ten overstaan van het wegtransport;
- de rentabiliteitsdrempel van die offertes bestendigen;
- de groei van de containerisering opvangen door bevoorradingsketens te ontwikkelen die het milieu respecteren en spaarzaam met energie omgaan.

- Studie voor de noden op lange termijn. De steeds stijgende vraag naar mobiliteit om te voldoen aan de vervoersnoden, zowel van personen als van goederen vraagt om een planning op lange termijn van de spoorinfrastructuur. De Staat en de infrastructuurbeheerder moeten voldoende tijd op voorhand de verwachtingen van de gebruikers kunnen inschatten want de concretisering van een spoorproject vergt over het algemeen verschillende jaren. De intermodaliteit tussen het spoorvervoer en andere transportmodi en de rol van het spoor in de globale mobiliteit, op de middellange en lange termijn, moeten ook specifieke aandacht krijgen.

Daarom blijkt een studie over de noden op lange termijn onontbeerlijk te zijn. De resultaten ervan moeten ten laatste eind 2009 beschikbaar zijn om te kunnen beginnen met het vastleggen van aanpassingen aan het spoorwegnet.

par l'État fédéral et les 3 Régions. Ses résultats permettront d'encore mieux affiner l'offre RER afin de répondre de façon optimale aux besoins réels de la population.

- le transport combiné. La mobilité croissante des marchandises au niveau mondial se traduit par un recours accru aux unités de transport intermodales: conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques non accompagnées. Cependant, l'étroitesse de la Belgique est un handicap car en courte distance, la route constitue un réflexe systématique pour l'acheminement des marchandises. La fragilité structurelle du transport combiné par chemins de fer appelle à continuer un soutien financier pour constituer une alternative au transport uniquement par route.

Un nouveau régime de soutien au transport combiné de marchandises utilisant le rail en Belgique tant en relations intérieures qu'en relations internationales est en voie de finalisation. Il porte sur la période 2009-2012 et prolonge, en l'améliorant, le régime qui existait au cours de la période 2005-2008.

L'avis de la Commission européenne est attendu incessamment.

Les principaux objectifs poursuivis sont les suivants:

- développer les offres comodales par chemin de fer afin d'engranger des gains économiques et sociaux par rapport au seul transport routier;
- consolider le seuil de rentabilité de telles offres;
- absorber la croissance de la conteneurisation en développant des chaînes d'approvisionnement respectueuses de l'environnement et économes en énergie.

- Etude des besoins à long terme. La demande sans cesse croissante de mobilité pour la satisfaction des besoins de déplacement tant de personnes que de marchandises implique une planification à long terme des infrastructures ferroviaires. L'État et le gestionnaire de l'infrastructure se doivent d'évaluer suffisamment longtemps à l'avance les attentes des utilisateurs car la concrétisation d'un projet ferroviaire requiert en règle générale plusieurs années. L'intermodalité entre le transport ferroviaire et les autres modes de transport et le rôle du rail dans la mobilité globale à moyen et long terme doivent aussi faire l'objet d'une attention particulière. C'est pourquoi une étude des besoins à long terme s'avère indispensable. Ses résultats devront être disponibles fin 2009 au plus tard afin de pouvoir commencer à définir les adaptations au réseau ferroviaire.

– Geïntegreerde kaartenverkoop: in 2006 werd een protocol afgesloten tussen de federale en de regionale Ministers met het oog op het in werking stellen van een elektronische kaartenverkoop (na tussenkomst van de vier exploitatiemaatschappijen) in het kader van de realisatie van het GEN-project. Dit is een absolute voorwaarde voor het slagen van het nieuwe aanbod dat in werking zal worden gesteld van zodra er concrete realisaties worden opgetekend.

Een dergelijke ervaring met geïntegreerde kaartenverkoop zal kunnen worden gebruikt voor het hele binnenlandse aanbod zonder een gelijkaardige uitbreiding naar het internationale TGV net uit te sluiten.

HOOFDSTUK V. LUCHTVAART

V.1 Inleiding

Luchtvaart is een sterk gereguleerde transportsector, zowel op Europees als op wereldniveau.

Op het vlak van veiligheid en beveiliging van de luchtvaart moet ieder land voldoen aan de eisen zoals vastgesteld door de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO, de Europese instellingen EASA, EC, Eurocontrol en de ECAC. Het Directoraat- generaal Luchtvaart (DGLV) dient in dit verband een belangrijke rol te spelen enerzijds met het oog op de verdediging van de Belgische belangen bij deze organisaties, anderzijds als een «buitendienst» van enkele van deze organisaties voor wiens rekening toezicht op de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart uitgevoerd wordt. Dit veronderstelt de beschikbaarheid van aangepaste structuren, een wettelijk kader dat deze internationale verplichtingen respecteert en de nodige expertise. Om beter te kunnen voldoen aan deze verplichtingen zal de positionering van het DGLV herbekeken worden met bijzondere aandacht voor een zelfstandige financiering.

V.2 Permanente verbetering van de veiligheid

Op veiligheidsgebied dient België te voldoen aan de eisen van de ICAO, de internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties. Iedere nationale luchtvaartautoriteit is verplicht een veiligheidsprogramma (*Safety Programme*) uit te werken en te coördineren. Het veiligheidsprogramma van België bestaat onder meer uit de uitwerking van een veiligheidsbeleid, de uitbouw van processen inzake het beheer en de analyse van luchtvaart risico's, de redactie van een strategisch actieplan met betrekking tot de burgerluchtvaart en de goedkeuring van veiligheidsbeheerssystemen binnen de Belgische Luchtvaartmaatschappijen, onderhoudsmaatschappijen, luchthavens en luchtverkeersleidingsdiensten.

– Billétique intégrée: un protocole a été conclu en 2006 entre les Ministres fédéraux et régionaux afin de mettre en place une billetterie électronique (à l'intermédiaire des quatre sociétés d'exploitation) dans le cadre de la réalisation du projet RER. C'est là une condition sine qua non de la réussite de la nouvelle offre qui sera mise en œuvre au fur et à mesure des réalisations concrètes.

Une telle expérience de billetterie intégrée sera mise à profit pour l'étendre à l'ensemble de l'offre intérieure, sans certainement exclure une extension similaire au niveau des relations internationales TGV.

CHAPITRE V. LE TRANSPORT AÉRIEN

V.1 Introduction

L'aéronautique est un secteur du transport qui est fortement soumis à des règles, tant au niveau mondial qu'eupéen.

Au niveau de la sécurité et de la sûreté du transport aérien, chaque pays doit satisfaire aux exigences telles que définies par l'OACI, l'organisation de l'aviation civile internationale, les organismes européens EASA, CE, Eurocontrol et la CEAC. A cet égard, la Direction générale Transport aérien (DGTA) a un rôle important à jouer, d'une part, en vue de la défense des intérêts belges au sein de ces organisations, et, d'autre part, en tant que «service externe» de certaines de ces organisations pour le compte desquelles la DGTA surveille la sécurité et la sûreté aériennes. Cela implique la disponibilité de structures appropriées, un cadre légal respectueux de ces obligations internationales et de l'expertise nécessaire. Afin de pouvoir mieux répondre à ces obligations, il y aura lieu de reconsidérer le positionnement de la DGTA en accordant une attention particulière à son financement propre.

V.2 Amélioration permanente de la sécurité

Au niveau de la sécurité, la Belgique doit satisfaire aux exigences telles que définies par l'OACI, l'organisation de l'aviation civile internationale des Nations-Unies. Chaque autorité aéronautique nationale est tenue de développer et de coordonner un programme de sécurité (*Safety Programme*). Le programme de sécurité de la Belgique comprend, entre autres, le développement d'une politique de sécurité, l'élaboration de processus en matière de gestion et d'analyse des risques aéronautiques, la rédaction d'un plan d'action stratégique relatif à l'aviation civile et l'approbation de systèmes de gestion de la sécurité au sein des compagnies aériennes belges, des entreprises d'entretien, des aéroports et des services de contrôle du trafic aérien.

Door de groei van de luchtvaart zullen extra inspanningen worden geleverd om op zijn minst het huidige veiligheidsniveau te handhaven. Dit kan alleen in nauwe samenwerking met alle partijen in de luchtvaartsector.

De regering wil een proactief inspectiebeleid voeren om de vliegveiligheid te waarborgen. Daarom wil de regering ook dat de luchtvaartinspectie meer instrumenten krijgt om niet enkel handhavend, maar ook corrigerend op te treden, bijvoorbeeld door het opleggen van administratieve boetes bij veiligheidsovertredingen.

Om de veiligheid van de luchtvaart te bevorderen en organisaties aan te moedigen, die zich op vlak van luchtvaartveiligheid verdienstelijk hebben gemaakt, zal de regering elk jaar een veiligheidsprijs uitreiken.

Tot op heden werden door de diverse directies toezichtactiviteiten uitgevoerd, zonder verdere rapportering. Via jaarrapporteringen van onder andere de inspectiedienst en de audits zal voortaan inzicht worden gegeven in de bevindingen en de trends op het gebied van luchtvaartveiligheid.

V.2.1 European Aviation Safety Agency

Zoals reeds eerder werd vermeld, is het de taak van het EASA, als voorbereidend beleidsorgaan van de commissie, om de totstandbrenging en instandhouding van een hoog uniform veiligheids- en leefmilieubeschermingsniveau in de burgerluchtvaart in Europa te waarborgen.

De nationale overheden zijn – niet langer op grond van nationale verordeningen, maar op grond van gemeenschapsverordeningen – bevoegd voor alle zaken op het vlak van de luchtwaardigheid, met name de aanmaak en productie van luchtvaartproducten, de afzonderlijke luchtwaardigheidsbewijzen van de luchtvaartuigen, alsook de voortdurende instandhouding, vorming en licenties van het bijbehorend personeel. In deze verordeningen worden niet enkel de plichten van de burgers vastgelegd, maar ook de plichten en de noodzakelijke middelen van de nationale overheidsdiensten. Via de EASA zal de Commissie erop toezien dat deze verordeningen correct worden toegepast. De vereiste standaard moet absoluut worden gehaald, als men onmiddellijk voelbare en negatieve gevolgen voor de Belgische luchtvaartindustrie en bijgevolg ook voor de werkgelegenheid in België wil vermijden.

De groei van de luchtvaartsector in België heeft een impact op de luchtvaartautoriteit die mee moet groeien met de sector, omdat de luchtvaartautoriteit, conform de

Vu la croissance du transport aérien, des efforts supplémentaires devront être fournis afin de maintenir, au moins, le niveau actuel de la sécurité. Cela ne sera possible qu'en étroite collaboration avec tous les acteurs du secteur aérien.

Le gouvernement souhaite aussi mener une politique d'inspection proactive afin de garantir la sécurité aérienne. C'est pourquoi le gouvernement souhaite aussi que le service d'inspection dispose de plus d'instruments lui permettant non seulement de faire respecter les règles, mais aussi d'agir de manière corrective en imposant par exemple des amendes administratives en cas d'infractions contre la sécurité.

Il envisage aussi de décerner un prix annuel de la sécurité en vue de promouvoir la sécurité aérienne et d'encourager des organisations qui se sont distinguées dans ce domaine.

Jusqu'à ce jour, aucune des activités de contrôle exercées par les différentes directions n'a fait l'objet d'un rapport. Les résultats et les tendances au niveau de la sécurité aérienne seront désormais communiqués, par le biais de rapports annuels, entre autres du service d'inspection, et d'audits.

V.2.1 European Aviation Safety Agency

Comme il a déjà été mentionné, l'EASA est chargé, en tant qu'organisme de préparation politique de la Commission, de garantir la réalisation et le maintien d'un niveau uniforme et élevé de sécurité et de protection environnementale de l'aviation civile en Europe.

Les autorités nationales sont compétentes – non plus sur la base de règlements nationaux mais communautaires – de toutes les questions relatives à la navigabilité aérienne, notamment en ce qui concerne la fabrication et la production de produits aéronautiques, les certificats de navigabilité spécifiques des aéronefs, ainsi qu'au niveau du maintien permanent, de la formation et des licences du personnel correspondant. Ces règlements définissent non seulement les obligations des citoyens, mais également les obligations et les moyens nécessaires des services publics nationaux. Par le biais de l'EASA, la Commission veillera à l'application correcte de ces règlements. Il est absolument indispensable que le niveau demandé soit atteint si l'on veut éviter des conséquences immédiates et négatives pour l'industrie aéronautique belge et, par conséquent, pour l'emploi en Belgique.

La croissance du secteur aérien belge a également un impact direct sur les autorités aériennes qui doivent croître en même temps que le secteur puisqu'elles ont,

internationale regels bijvoorbeeld de verplichting heeft alle nieuwe toestellen te certificeren.

Vanwege deze verantwoordelijkheden en vanwege de verschuiving van bevoegdheden van de lidstaten naar EASA en de nieuwe reglementering van EASA en de Europese Commissie worden dus aan de Belgische luchtvaartautoriteit hoge eisen gesteld.

Op termijn bereidt de Commissie nieuwe uitbreidingen voor van het toepassingsgebied van Verordening 1592/2002 inzake de veiligheidsvoorschriften voor de luchthavenexploitatie en de veiligheidssystemen van de luchtverkeersleiding.

V.2.2 Vergunningen en opleidingen

Het Directoraat-generaal Luchtvaart is ook verantwoordelijk voor de afgifte van vergunningen (piloten, onderhoudspersoneel, enzovoort), de erkenning en audit van de opleidingscentra voor piloten, de erkenning en audit van opleidingscentra voor het onderhoudspersoneel en het beheer van de vragenbanken voor theoretische examens. Een nieuwe taak daarbij zal de uitreiking en de hernieuwing van de vergunningen van luchtverkeersleider zijn, terwijl de medische dossiers van het vliegend personeel (25.000) door het DGLV zullen overgenomen worden van het Bestuur van de Medische Expertise van de FOD Volksgezondheid. Het is van het grootste belang dat deze activiteiten op de meest efficiënte, snelle en klantvriendelijke manier worden geregeld zonder dat het kwaliteitsniveau van de veiligheid erbij inboet.

De Belgische luchtvaartmaatschappijen bevinden zich in een concurrentieel zeer nadelige situatie t.a.v. andere Europese luchtvaartmaatschappijen op het stuk van de loonkosten. Ook de Belgische vliegscholen blijken zich in een nadelige concurrentiepositie te bevinden ten opzichte van de opleidingsorganisaties van andere lidstaten. Ten einde dit concurrentieel nadeel zo veel mogelijk uit de weg te werken en de Belgische luchtvaartmaatschappijen en vliegscholen aldus steviger te verankeren in België, zullen de passende sociale en fiscale maatregelen onderzocht worden.

V.2.3 Luchtruim

Als gevolg van de Europese regelgeving op het gebied van de organisatie en beheer van het luchtruim (*Single European Sky*-regelgeving) waarin aan de ene kant de scheiding van functies tussen regelgever, uitvoerder en toezichthouder centraal staat en aan de andere kant de grensoverschrijdende samenwerking tussen providers, de nieuwe routeindelingen (op basis van functionaliteit van het luchtverkeer en niet op basis landsgrenzen)

entre autres, l'obligation de certifier tous les nouveaux appareils conformément aux règles internationales.

En raison de ces responsabilités et du transfert des compétences des États membres vers l'EASA, et en raison de la nouvelle réglementation de l'EASA et de la Commission européenne, les autorités aéronautiques belges se voient confrontées à des exigences considérables.

A terme, la Commission prépare de nouvelles extensions du champ d'application du Règlement 1592/2002 en matière de normes de sécurité pour l'exploitation des aéroports et de systèmes de sécurité du contrôle du trafic aérien.

V.2.2 Licences et formations

La Direction générale Transport aérien est également responsable de la délivrance des licences (pilotes, personnel d'entretien, etc.), de l'agrément et de l'audit des centres de formation pour pilotes, de l'agrément et de l'audit des centres de formation pour le personnel d'entretien et de la gestion des questionnaires pour les examens théoriques. A cela s'ajoutera la nouvelle mission de délivrer et de renouveler les licences de contrôleur aérien, tandis que les dossiers médicaux du personnel volant (25.000) seront transférés de l'Administration de l'Expertise médicale du SPF Santé publique vers la DGTA. Il est de la plus haute importance que ces activités soient réglées avec le plus d'efficacité, de rapidité et de convivialité possible sans que le niveau de la qualité de la sécurité n'en pâtisse pour autant.

Au niveau des coûts salariaux, les compagnies aériennes belges se trouvent dans une position concurrentielle défavorable par rapport à d'autres compagnies aériennes européennes. Les écoles de pilotage belges se trouvent, elles aussi, dans une position concurrentielle défavorable par rapport à d'autres institutions de formation d'autres États membres. Le gouvernement étudiera donc les mesures sociales et fiscales adéquates afin d'éliminer autant que possible ce désavantage concurrentiel et, partant, d'ancrer plus solidement les compagnies aériennes et les écoles de pilotage belges en Belgique.

V.2.3 Espace aérien

La réglementation européenne en matière d'organisation et de gestion de l'espace aérien (réglementation *Single European Sky*) met en exergue, d'une part, une séparation nette entre les fonctions de réglementation, d'exécution et de contrôle, et d'autre part, une collaboration transfrontalière entre les prestataires de services et une nouvelle définition des routes indépendante des frontières, basée uniquement sur la fonctionnalité du

van belang is, zullen wetten moeten worden aangepast. Ook de noodzakelijke samenwerking tussen de civiele en militaire luchtverkeersleiding betekent dat een aantal wetten zullen moeten worden aangepast. Daarnaast zal de ICAO-regelgeving worden omgezet in het Belgisch recht om het kader te scheppen waarin Belgocontrol als dienstverlener optimaal kan functioneren. Mijn administratie zal op de verschillende (inter)nationale fora optreden als de vertegenwoordiger van België en zal daarbij technisch advies vragen aan Belgocontrol.

De regering stelt ook vast dat, door de huidige beheersstructuur van Belgocontrol, de organisatie onvoldoende is toegerust voor de rol die deze moet spelen binnen het internationale samenwerkingsverband FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central*), een samenwerking tussen 6 staten (Benelux, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland), alsook hun 7 providers. Met de schikkingen die thans van kracht zijn, worden de nationale belangen of de concurrentiële positie van het bedrijf zelf in relatie tot de bedrijven in omliggende landen ondergeschikt gemaakt aan vroegere overeenkomsten inzake de indirecte subsidiëring van de regionale luchthavens. Hierdoor dreigt Belgocontrol, en daardoor dus ook België, de aansluiting te missen met de internationale ontwikkelingen, die onomkeerbaar zijn. Hiervoor zal eveneens een herziening van het samenwerkingsakkoord met de Gewesten dienen te gebeuren.

Om aan deze eisen inzake concurrentie te kunnen voldoen, zal er worden onderzocht of de huidige structuur van Belgocontrol niet moet evolueren.

Voor de uitvoering van het «functionele luchtruimblokken-project» (FAB – *Functional Airspace Blocs*), waarin België samen met enkele buurlanden zijn plaats zal vinden, zal de regering een zo ruim mogelijke samenwerking opstarten tussen het Ministerie van Landsverdediging en de FOD Mobiliteit en Vervoer, om samen het standpunt van België te verdedigen. De regering zal er ook over waken, zich actief in te zetten voor de meest nauwe samenwerking tussen de dienstverleners in de sector van de luchtverkeersleiding, zoals Belgocontrol, de militaire luchtverkeersleiding en het UAC-Maastricht.

V.2.4 Luchthavens en vliegvelden

In toepassing van de internationale wetgeving, voert het Directoraat-generaal Luchtvaart audits uit op de veiligheidsbeheerssystemen (*Safety Management Systems*) van zes Belgische luchthavens (Antwerpen, Brussel, Charleroi, Kortrijk, Luik en Oostende). Deze audits spitsen zich toe op de samenhang en de samenwerking in het systeem.

trafic aérien. Ceci impose évidemment une révision des lois. L'indispensable collaboration entre le contrôle aérien civil et militaire appelle également à la modification d'un certain nombre de lois. En outre, la réglementation de l'OACI sera transposée en droit belge pour créer un cadre dans lequel Belgocontrol pourra fonctionner de façon optimale en tant que prestataire de services. Mon administration interviendra dans les différents forums (inter)nationaux en tant que représentant de l'État belge, et en sollicitant des avis techniques à Belgocontrol.

Le gouvernement constate aussi qu'en raison de la structure de gestion actuelle de Belgocontrol, l'organisation est insuffisamment équipée pour le rôle qu'elle doit jouer au sein de l'organisme de coopération internationale FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central*), qui regroupe 6 États (le Bénélux, l'Allemagne, la France et la Suisse) ainsi que leurs 7 prestataires de services. Avec les dispositions qui sont actuellement d'application, les intérêts nationaux ou la position concurrentielle de l'entreprise même par rapport aux entreprises des pays voisins sont subordonnés à des accords précédents relatifs à la subvention indirecte des aéroports régionaux. À cause de cela, Belgocontrol et, par conséquent, l'État belge risquent de passer à côté de l'irréversible évolution internationale. Il faudra donc aussi une révision de l'accord de coopération avec les Régions.

Nous allons examiner si la structure actuelle de Belgocontrol ne devrait pas évoluer, afin de pouvoir répondre aux exigences concurrentielles.

En ce qui concerne l'exécution du «projet de blocs d'espace aérien fonctionnels – FAB), où la Belgique va se retrouver avec quelques pays voisins, le gouvernement va lancer une coopération la plus vaste possible entre le Ministère de la Défense et le SPF Mobilité et Transports, en vue d'une défense commune de la position belge. Le gouvernement veillera aussi à s'engager activement en faveur d'une coopération la plus étroite possible entre les prestataires de services du secteur du contrôle aérien, comme Belgocontrol, le contrôle aérien militaire et l'UAC-Maastricht.

V.2.4 Aéroports et aérodromes

Conformément à la législation internationale, la Direction générale Transport aérien effectue des audits des systèmes de gestion de la sécurité (*Safety Management Systems*) de six aéroports belges (Anvers, Bruxelles, Charleroi, Courtrai, Liège et Ostende). Ces audits se concentrent surtout sur la cohérence et la collaboration au sein du système.

Een nieuw (verplicht) element in de toepassing van de internationale wetgeving (bijlagen 10 en 14 en aanverwante documenten bij de Conventie van Chicago) zal zijn dat er beperkingen moeten worden opgelegd aan de ruimtelijke ordening rond de luchtvaartterreinen en grondinstallaties. Dit jaar wordt de start gemaakt met het maken van een wettelijke regeling, bijvoorbeeld in de vorm van een samenwerkingsakkoord met de Gewesten, om deze luchtvaarterfdienstbaarheden te definiëren en te registreren. Die maatregelen vergen behalve een overleg met de Gewesten in hun dubbele hoedanigheid van luchthavenexploitant en verantwoordelijke overheid inzake ruimtelijke ordening, ook een akkoord met «*The Brussels Airport Company*», de «*West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem (WIV)*» en Belgocontrol, en eventueel met het Ministerie van Defensie met betrekking tot de militaire luchtvaartterreinen en grondinstallaties.

Naar aanleiding van de ICAO-audit en van de staking van de brandweerdiensten op Brussels Airport is gebleken, dat enerzijds de regelgeving om de veiligheid op de luchthavens te verhogen, nog kan worden verbeterd, maar ook dat de overheid over nog betere instrumenten moet beschikken, om zo nodig de exploitant van de luchthaven te dwingen passende maatregelen te treffen. Het geleidelijk verplicht maken van de ICAO-aanbevelingen in bijlage 14 is hier een mogelijke piste. Een extra aandachtspunt is dat de voor de goede werking van de luchthaven noodzakelijke bedrijfsonderdelen, zoals de brandweer of de luchtverkeersleiding de uitvoering van hun werkzaamheden niet zomaar kunnen neerleggen. Deze problematiek wordt door de regering onderzocht. Ook zal het KB met betrekking tot de licentie van Brussels Airport herzien worden op onder andere het onderdeel beveiliging en veiligheid dat daarin is opgenomen.

Aangezien bij de aanleg van vliegvelden naast de federale overheid ook regionale overheden betrokken zijn, en dat onze regelgeving ter zake nog dateert van voor de staatshervorming, is het noodzakelijk om via overleg met de gewestelijke overheden tot een nieuwe en coherente regeling te komen voor de uitbaters van luchtvaartterreinen en ook de technische voorschriften voor de infrastructuur en de uitbating vast te leggen.

Tenslotte zal ook de liberalisering van de grondafhandelingsmarkt onderzocht worden.

V.3 Beveiliging

Het Directoraat-generaal Luchtvaart is verantwoordelijk voor de voorbereiding van de wet- en regelgeving, het opzet, de organisatie en structuur van de beveiliging van de luchthavens. Het zorgt ook voor de permanente co-

Un nouvel élément (obligatoire) dans l'application de la législation internationale (annexes 10 et 14 + documents apparentés de la Convention de Chicago) sera le fait que des restrictions devront être imposées quant à l'aménagement du territoire autour des terrains d'aviation et des installations au sol. Cette année, nous allons entamer la confection d'un règlement légal, par exemple sous forme d'un accord de coopération avec les Régions, afin de définir et d'enregistrer ces servitudes aéronautiques. Ces mesures nécessitent aussi, outre une concertation avec les Régions dans leur double capacité d'exploitants d'aéroport et de responsables de l'aménagement du territoire, un accord avec la «*Brussels Airport Company*», la «*Westvlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem (WIV)*» et Belgocontrol, sans oublier le ministère de la Défense concernant les terrains d'aviation et les installations au sol militaires.

À la suite de l'audit de l'OACI et de la grève des pompiers à l'aéroport de Bruxelles-National, il est apparu que la réglementation peut encore être améliorée pour augmenter la sécurité dans les aéroports, mais aussi que les autorités doivent pouvoir disposer de meilleurs instruments pour obliger l'exploitant, le cas échéant, d'appliquer les mesures adéquates. La mise en place progressive de l'obligation de suivre les recommandations de l'annexe 14 de l'OACI pourrait être l'une des pistes possibles. Il faut tout particulièrement garder en tête que les éléments vitaux pour le fonctionnement d'un aéroport, comme les pompiers ou la tour de contrôle, ne peuvent pas tout simplement suspendre leurs activités. Le gouvernement étudie cette problématique. L'AR relatif à la licence de Brussels Airport sera aussi révisé, notamment les parties concernant la sûreté et la sécurité.

Étant donné que, outre l'autorité fédérale, les autorités régionales sont concernées aussi par la construction d'aérodromes et que notre réglementation en la matière date encore d'avant la réforme de l'État, il est indispensable d'aboutir, en concertation avec les Régions, à une réglementation nouvelle et cohérente pour les exploitants des terrains d'aviation et à la définition de prescriptions techniques pour l'infrastructure et l'exploitation.

Enfin, la libéralisation du marché de l'assistance en escale sera également étudiée.

V.3 Sûreté

La Direction générale Transport aérien est responsable de la préparation de la législation, de la réglementation, des objectifs, de l'organisation et de la structure de la sécurisation des aéroports. Elle assure aussi la

ordinatie met de internationale (luchtvaart)organisaties die zich ook met deze problematiek bezighouden.

De opzet en structuur van de verschillende veiligheidscomités («LOVECO's») zullen worden aangepast, zodat de taakverdeling tussen DGLV en de luchthavens wordt verduidelijkt.

Mogelijk kan een grotere efficiëntie op onze luchthavens ook winst opleveren, zowel voor de overheid als voor de luchthavens, door inspectieprocessen op elkaar af te stemmen. De verschillende inspectiediensten en de luchthavens zullen hierin samen deelnemen.

België speelt een vooraanstaande rol in Europa op het punt van beveiliging, onder andere via het in Brussel gevestigde Europees Instituut voor Luchtvaartbeveiliging (EASTI — *European Aviation Security Training Institute*) en staat ook voor een hoog beveiligingsniveau op de luchthavens. Deze rol zal nog dit jaar in belangrijke mate worden versterkt door de uitwerking van gestandaardiseerde opleidingspakketten luchtvaartbeveiliging en e-learning, om enerzijds de beveiliging te optimaliseren en anderzijds de beveiligingskosten te beperken. Deze activiteiten komen de Belgische luchtvaartindustrie ten zeerste ten goede gezien ze zullen genieten van de via dit centrum gecentraliseerde opleidingen luchtvaartbeveiliging. Dit centrum zal in Haren verder uitgebouwd worden en zal -zoals met ECAC en ICAO overeengekomen - binnen 5 jaar een zelfstandig statuut krijgen. Het zal ook instaan voor technische assistentie en research programma's.

Een verdere privatiseringswens bestaat met betrekking tot de regionale vliegvelden. Het is hier noodzakelijk de aandacht van de verantwoordelijke Gewesten te vestigen op de overeenkomst die in 2005 tussen België, het Vlaams Gewest en het Waals Gewest werd gesloten. De overeenkomst legt de verantwoordelijkheden betreffende de uitvoering van beveiligingstaken voor de Gewesten in hun hoedanigheid van uitbaters van de gewestelijke openbare luchthavens vast. Een aanpassing met het oog op de privatisering dient onderzocht.

De federale administratie fungeert hierbij als bevoegde autoriteit in de zin van de Verordening (EU) nr. 2320/2002, vervult zijn regelgevende, toezichthoudende en certificerende opdrachten, en keurt de luchthavenbeveiligingsplannen goed. Met het oog op de efficiëntie blijft het toezicht op de luchtvaartbeveiliging geïntegreerd in het DGLV en zal de luchtvaartbeveiligingsdienst verder uitgebouwd worden. Er zal over gewaakt worden dat het statuut van de regionale luchthaveninspecties conform gemaakt wordt met de luchtvaartwet en de Europese verordeningen.

coordination permanente avec les organisations internationales (du transport aérien) qui s'occupent également de cette problématique.

Les objectifs et la structure des différents comités de sûreté («LOVECO») seront adaptés, afin de clarifier la répartition des tâches entre la DGTA et les aéroports.

Peut-être pourrait-on aussi gagner en efficacité dans les aéroports en harmonisant les processus d'inspection tant au niveau des autorités qu'au niveau des aéroports. Les différents services d'inspection et les aéroports vont y participer.

La Belgique joue un rôle de premier plan en Europe en matière de sûreté, entre autre grâce à l'institut de formation à la sûreté EASTI, situé à Bruxelles, et elle préconise aussi un haut niveau de sûreté dans les aéroports. Cette année, ce rôle sera encore renforcé considérablement avec le développement de paquets de formation « sûreté aéronautique » standardisés et e-learning, pour optimiser d'une part la sûreté et pour limiter d'autre part les coûts qui y sont liés. L'industrie aéronautique belge bénéficie beaucoup de ces activités, étant donné qu'elle pourra profiter des formations « sûreté aéronautique » organisées par ce centre. Ce centre continuera à se développer à Haren et recevra un statut indépendant endéans les 5 ans, tel que convenu avec la CEAC et l'OACI. Il s'occupera également de l'assistance technique et des programmes de recherche.

En ce qui concerne les aérodromes régionaux, le processus de privatisation continuera. A cet égard, il est nécessaire d'attirer l'attention des Régions responsables sur l'accord conclu en 2005 entre la Belgique, la Région flamande et la Région wallonne. Cet accord définit les responsabilités des Régions en ce qui concerne l'exécution de tâches de sûreté en tant qu'exploitants des aéroports publics régionaux. Une adaptation en vue de la privatisation devra être considérée.

A cet égard, l'administration fédérale devient l'autorité compétente dans le sens du règlement (CE) n° 2320/2002 et remplit ses missions au niveau de la réglementation, du contrôle et de la certification, ainsi que de l'approbation des plans de sûreté des aéroports. En vue de l'efficacité, le contrôle de la sûreté aéronautique reste intégré dans la DGTA et le service de sûreté aéronautique sera élargi. On veillera à ce que le statut des inspections aéroportuaires régionales soit harmonisé avec la loi relative à la réglementation de la navigation aérienne et avec les règlements européens.

Wat de regels voor de backgroundscreening van veiligheids- en ander luchthavenpersoneel betreft, zal het koninklijk besluit van 3 juni 2005 tot wijziging van het koninklijk besluit van 24 maart 2000 tot uitvoering van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen worden gewijzigd.

België zal de nieuwe Verordening tot herziening van de Verordening 2320/2002/EG zo spoedig mogelijk toepassen. Daardoor zullen beveiligingsmaatregelen niet enkel gelden op luchthavens, maar ook aan boord van vliegtuigen die in de lidstaten van de EU ingeschreven zijn. Bijzondere aandacht zal uitgaan naar de beveiligingsregimes van de regulated agents en van de known consignors (op deze laatste zal toezien worden door *independent validators*). Tenslotte zal de externe kwaliteitscontrole door de luchtvaartinspectie opgedreven worden, in samenhang met de interne kwaliteitscontrole van de stakeholders.

V.4 Milieu

V.4.1 Geluidsproblematiek rond Brussels Airport

Een nieuw exploitatiekader van de luchthaven Brussel Nationaal zal door de regering worden ingesteld. Dit kader zal stabiele en veilige vliegprocedures, evenals maatregelen ter beperking van de lawaaihinder aan de bron omvatten.

Het spreidingsplan wordt opgeheven. Een conventioneel baangebruik afhankelijk van de windsnelheid en -richting wordt in het vooruitzicht gesteld.

De regering zal de nodige maatregelen nemen om de lawaaihinder nog meer te verminderen door de invoering van exploitatiebeperkingen. De meest lawaaierige vliegtuigen zullen worden verboden door de wijziging en uitbreiding van het momenteel geldende geluidsquotasysteem. Stille nachten zonder opstijgingen zullen worden ingesteld voor alle omwonenden door de opstijgingen te verbieden tijdens bepaalde periodes. Ten slotte, zal het maximum aantal nachtslots worden beperkt tot 16.000. Een stelsel van administratieve sancties zal worden uitgewerkt om eventuele misbruiken doeltreffend te bestrijden.

Ten einde de juridische situatie voor alle betrokkenen te stabiliseren, zal de regering een wetsontwerp indienen om een stabiel exploitatiekader voor de luchthaven Brussel-Nationaal te creëren.

Er wordt overleg met de Gewesten georganiseerd.

En ce qui concerne les règles relatives aux enquêtes sur les antécédents du personnel de sûreté et autres catégories de personnel dans les aéroports, l'arrêté royal du 3 juin 2005 modifiant l'arrêté royal du 24 mars 2000 portant exécution de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations de sécurité sera modifié.

La Belgique appliquera le nouveau règlement portant modification du règlement 2320/2002/CE dans les plus brefs délais. Les mesures de sûreté devraient ainsi être valables non seulement dans les aéroports, mais aussi à bord des avions immatriculés dans les États membres de l'UE. Une attention particulière sera consacrée aux régimes de sûreté des agents habilités et des expéditeurs connus (ces derniers seront contrôlés par des «*independent validators*»). Finalement, l'inspection aéronautique renforcera le contrôle de qualité externe, de concert avec le contrôle de qualité interne des parties prenantes.

V.4. Environnement

V.4.1 Problématique du bruit autour de Brussels Airport

Un nouveau cadre d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National sera mis en œuvre par le gouvernement. Ce cadre comprendra des procédures de vols stables et sûres ainsi que des mesures de limitation des nuisances sonores à la source.

Le plan de dispersion actuel sera abrogé. Une utilisation plus conventionnelle des pistes en fonction de la vitesse et de la direction du vent sera envisagée.

Le gouvernement prendra les dispositions nécessaires pour limiter davantage les nuisances sonores en introduisant des restrictions d'exploitation. Les avions les plus bruyants seront interdits par modification et extension du système de quota de bruit actuellement en vigueur. Des périodes de nuits calmes sans décollage pour tous les riverains seront instaurées en interdisant les décollages pendant certaines périodes. Enfin, le nombre maximal de créneaux horaires pendant la nuit sera limité à 16.000. Un dispositif de sanctions administratives sera développé pour lutter efficacement contre les éventuels abus.

Afin de stabiliser la situation juridique pour tous les acteurs, le gouvernement introduira un projet de loi pour instaurer un cadre stable d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Une concertation avec les Régions sera mise en place.

V.4.2 Impact op het klimaat

De federale regering zal met de Gewesten samenwerken voor de omzetting van de Richtlijn betreffende de opnemings van de luchtvaart in het Europese stelsel van emissiequota.

De regering zal de ontwikkelingen terzake nauwgezet volgen in de schoot van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie als voorbereiding van de Algemene Vergadering van de ICAO in 2010.

V.5 Consumentenbeleid

Twee Europese verordeningen waarborgen de rechtszekerheid van de passagiers.

In de eerste plaats is er de Verordening (EG) nr. 261/2004 van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten (DBC = *Denied Boarding Compensation*). Deze Verordening biedt de passagiers een bijzonder ruime bescherming, daar er hun op zijn minst een zekere bijstand wordt beloofd in alle gevallen waarbij zij het slachtoffer zijn van bepaalde vervelende omstandigheden ten gevolge van een aanzienlijke vertraging, een annulering van hun vlucht of een instapweigering.

De tweede belangrijke Verordening is Verordening (EG) nr. 1107/2006 van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen (PRM = *Persons with Reduced Mobility*). Het doel van deze Verordening is het bannen van elke vorm van discriminatie t.a.v. gehandicapten en personen met een verminderde mobiliteit bij vliegtuigreizen. Deze Verordening is in werking sedert 26 juli 2008, maar ook hier zijn problemen te verwachten zoals bij elke hervorming met een non-discriminatie doelstelling.

DBC en PRM werden aanvankelijk geïntegreerd in de algemene klachtenbehandeling van de FOD Mobiliteit. Mocht deze oplossing niet voldoen, kan een inschakeling van het DGLV overwogen worden.

Publiciteit is vereist om bij de vervoerder zijn rechten te kunnen laten gelden. Deze staan uitvoerig of bij verwijzing vermeld op het reisticket (bagage) of moeten hem worden bijgebracht als een aanleiding zich voordoet, met een geschreven bericht aan de betrokkene (DBC) of aan het publiek (PRM). Voor zover de partijen het onderling niet eens worden, wordt uitzicht verstrekt op een gerechtelijke afwikkeling, of meer recentelijk een mogelijke klachtenprocedure. In klachtenbehandeling tussenkomende partijen (EU, DGLV, Geschillencommissie, consumentenorganisaties) verstrekken aan de con-

VI.4.2 Impact sur le climat

Le gouvernement fédéral collaborera avec les Régions pour la transposition de la Directive relative à l'inclusion de l'aviation dans le système européen de quotas d'émission.

Le gouvernement suivra attentivement les développements en la matière au niveau de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale en préparation de l'Assemblée de l'OACI de 2010.

V.5 Politique des consommateurs

Deux règlements européens garantissent la sécurité juridique des passagers.

En premier lieu, il y a le Règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol (DBC = *Denied Boarding Compensation*). Ce Règlement offre aux passagers une protection particulièrement étendue, étant donné qu'on leur promet au moins une certaine assistance dans tous les cas où ils sont victimes de certaines circonstances désagréables suite à un retard important, une annulation de leur vol ou un refus d'embarquement.

Le Règlement du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles effectuent des voyages aériens (PRM = *Persons with Reduced Mobility*) constitue le deuxième Règlement important. L'objectif de ce règlement est d'éliminer toute forme de discrimination à l'égard des personnes handicapées et à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens. Ce Règlement est entré en vigueur depuis le 26 juillet 2008, mais là aussi on peut s'attendre à des problèmes, comme c'est le cas avec toute réforme visant une non-discrimination.

Initialement, le DBC et le PRM ont été intégrés dans le traitement général des plaintes du SPF Mobilité. On pourrait envisager d'impliquer la DGTA si cette solution s'avérait insuffisante.

La publicité doit en être faite afin de permettre l'exercice de droits auprès du transporteur. Ces droits sont soit clairement indiqués par référence sur le billet de voyage (bagage), soit sont à signaler dès que l'occasion se présente, par le biais d'une note écrite à la personne concernée (DBC – *Denied-Boarding Compensation*) ou au public (PRM – *Passengers with Reduced Mobility*). Si les parties ne se mettent pas d'accord entre elles, il existe la possibilité de recourir à une procédure judiciaire ou, plus récemment, à une procédure de plainte. Lors du traitement des plaintes, les parties intervenantes

sument alle nuttige toelichtingen langs hun geëigende informatielijnen zoals brochures en websites (bv. www.mobilit.fgov.be voor de FOD Mobiliteit en Vervoer). Dit project zal in de toekomst voort worden uitgebouwd.

V.6 Regulering

De luchtvaart is per definitie een internationale activiteit voor een land als België die bijgevolg ook het voorwerp uitmaakt van een breed gamma aan internationale regelgeving. België dient erover te waken dat de internationale regelgeving waartoe zij verbonden is, ook effectief kan doorwerken in de interne rechtsorde. Naar nu blijkt, is dat niet eenduidig geregeld. Daarom zal nader onderzocht worden in welke mate voldaan is aan de doorwerking, in het bijzonder m.b.t. de Bijlagen bij de Overeenkomst van Chicago betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart.

Mijn administratie is belast met diverse taken en verantwoordelijkheden die hoofdzakelijk voortvloeien uit de internationale bepalingen zoals die werden vastgelegd in de Conventie van Chicago, meer in het bijzonder in de 18 bijlagen, alsook in de Europese verordeningen. Het doel is om ervoor te zorgen dat deze diversiteit aan taken zowel intern als extern gekend is. Dit biedt immers de mogelijkheid om na te gaan of alle toegewezen taken ook goed worden uitgevoerd en om hun uitvoering op een zo efficiënt mogelijke wijze te coördineren. Door de vele wijzigingen van internationale regelgeving is de zekerheid er nu niet en door het maken van de inventaris kunnen we eventuele tekortkomingen snel opsporen.

De regering wil in haar luchtvaartbeleid een zo open mogelijke benadering om bij wege van reciprociteit rechten te verwerven voor de Belgische luchtvaartmaatschappijen. Deze zijn heden ten dage voornamelijk vrachtmaatschappijen.

Op het gebied van ontvangen van vluchten interpreteren wij onze bilaterale luchtvaartovereenkomsten zo ruim mogelijk, in voorkomend geval in afwachting van het liberaliserend herzien van de luchtvaartovereenkomst. Er wordt echter op gelet dat 2 principes worden nagekomen, nl. dat van het gelijke-kansenbeleid (*«level playing field»*) en het aanhouden van genoegzame veiligheidscondities.

Een zelfde houding wordt aangenomen ten aanzien van niet-geregeld (charter) vervoer. Met betrekking tot de economische regulering van Brussels Airport zal er tijdens de nieuwe legislatuur werk worden gemaakt van de voorbereidingen voor de nieuwe geregleerde periode

(UE, DGTA, commission des plaintes, organisations de consommateurs) fournissent au consommateur toutes les informations utiles par le biais de leurs canaux d'information appropriés comme des brochures et sites Internet (p. ex. www.mobilit.fgov.be pour le SPF Mobilité et Transports). Ce projet sera encore développé dans le futur.

V.6 Régulation

Le transport aérien est par définition une activité internationale pour un pays comme la Belgique, et il fait par conséquent l'objet d'une large gamme de réglementations internationales. La Belgique doit veiller à ce que ces réglementations internationales auxquelles elle est liée soient également effectives dans l'ordre juridique interne. Il semble toutefois que cela ne soit pas appliqué de façon univoque. Pour cette raison, on va vérifier davantage dans quelle mesure la Belgique respecte, entre autres, les annexes de la Convention de Chicago en matière de navigation aérienne civile internationale.

Mon administration est chargée de différentes tâches et responsabilités qui découlent principalement de conventions internationales, comme celles établies dans la Convention de Chicago, notamment dans les 18 annexes, ainsi que dans les règlements européens. L'objectif consiste à assurer que cette diversité de tâches soit connue, tant au niveau interne qu'au niveau externe. Car cela permet de vérifier si l'on s'acquitte bien de toutes les missions attribuées et de coordonner leur exécution de la façon la plus efficace possible. Les nombreuses modifications de la réglementation internationale ne permettent plus d'en être sûr. La création d'un inventaire pourrait néanmoins vite déceler les éventuels manquements.

Le gouvernement souhaite une approche aussi ouverte possible dans sa politique de l'aéronautique afin d'acquérir des droits pour les compagnies aériennes belges sur la base de la réciprocité. À l'heure actuelle, il s'agit surtout de compagnies de fret.

En ce qui concerne l'accueil des vols, nous interprétons nos conventions bilatérales le plus largement possible en attendant une révision plus libérale de l'accord en matière de transport aérien. Toutefois, l'attention est portée sur le respect de deux principes, en l'occurrence la politique de l'égalité des chances (*«level playing field»*) et le maintien de conditions de sécurité satisfaisantes.

La même position est prise par rapport au transport non régulier (charter). En ce qui concerne la régulation économique de Brussels Airport, les préparations de la nouvelle période régulée 2011-2015 feront l'objet des travaux de cette législature. En collaboration avec

2011-2015. In samenwerking met de luchthavenexploitant zullen een aantal verbeteringsprojecten opgezet worden zoals de korf van referentieluchthavens waarmee Brussels Airport moet worden vergeleken, evenwichtiger en zinvoller samenstellen. Ten slotte zullen de bevoegdheden van de economische regulator worden herbekeken.

De marktontwikkelingen in de luchtvaart gaan erg snel; de wet- en regelgeving loopt daarbij achter. Daarom wil de regering nu een nieuw beleid formuleren met betrekking tot het huren en leasen van vliegtuigen door Belgische luchtvaartmaatschappijen om pieken in de passagiersvervoersstroom op te vangen. Dit beleid moet worden gemaakt in samenwerking met de meest betrokken luchtvaartmaatschappijen.

De regering zal een nieuw voorstel voorleggen betreffende de vergoedingen voor diensten die geleverd worden aan de industrie door de luchtvaartautoriteit DGLV. De kosten van de prestatie zullen duidelijk in verband gebracht worden met de hoogte van de vergoeding, wat een objectieve verantwoording mogelijk maakt voor een wijziging in de tarifiering. Er zal eveneens op toegezien worden dat een gunstige economische context voor de sector bewaard blijft en dat de nieuwe tarifiering geen negatieve invloed heeft op de internationale concurrentiepositie. De administratieve afhandeling van de inning van de vergoedingen wordt zo eenvoudig mogelijk gehouden. Het nieuwe vergoedingensysteem zal veel belang hechten aan principes als transparantie, gelijke behandeling van de klanten, eenvoudige administratie en klantvriendelijkheid maar zal ook een relatie leggen tussen de groei van de luchtvaart en de daarvoor benodigde capaciteit bij de overheid om diezelfde groei te faciliteren en het veiligheidsniveau daarbij te handhaven.

HOOFDSTUK VI. SCHEEPVAART

VI.1 Maritiem vervoer in België

België heeft zijn positie als maritieme natie in de wereld kunnen heroveren. De vloot die de Belgische vlag voert, is opnieuw belangrijk geworden.

Het maritiem beleid is erop gericht die positie nog te versterken door een aantal nieuwe impulsen te geven.

VI.1.1 Modernisering van de wetgeving

De huidige Belgische maritieme wetgeving beantwoordt niet langer aan de economische werkelijkheid en evenmin aan wat van een moderne maritieme natie kan worden verwacht. Er wordt een verregaande modernisering doorgevoerd die alle privaats- en publiekrechtelijke domeinen van het zeerecht in de brede zin omvat.

l'exploitant aéroportuaire, un certain nombre de projets d'amélioration seront mis sur pied, par exemple la corbeille d'aéroports référentiels avec lesquels Brussels Airport doit être comparé, en visant à composer cette corbeille de façon plus équilibrée et rationnelle. Enfin, les compétences du régulateur économique seront réexaminées.

L'évolution du marché de l'aéronautique est très rapide et force est de constater que la législation et la réglementation prennent du retard. Le gouvernement souhaite donc mener une nouvelle politique en matière de location et de leasing d'avions par des compagnies aériennes belges pour résorber les pointes dans les flux de passagers. Cette politique doit être concertée avec les compagnies aériennes qui y sont le plus concernées.

Le gouvernement fera une nouvelle proposition pour les indemnités liées aux services fournis à l'industrie par l'autorité du transport aérien, la DGTA. Les coûts des prestations seront clairement mis en rapport avec le montant des indemnités, ce qui permet une justification objective pour une modification de la tarification. On veillera également à ce qu'un contexte économique favorable pour le secteur soit maintenu et que la nouvelle tarification n'ait pas d'impact négatif sur la position concurrentielle internationale. Le traitement administratif de la perception des indemnités devra rester aussi simple que possible. Le nouveau système d'indemnités accordera beaucoup d'importance aux principes de la transparence, d'un traitement équitable des clients, d'une administration simple et d'une orientation clients. Il sera toutefois tenu compte de la relation entre la croissance du transport aérien et la capacité dont doit faire preuve l'autorité pour faciliter cette même croissance tout en gardant un haut niveau de sécurité.

CHAPITRE VI. NAVIGATION MARITIME

VI.1 Transport maritime en Belgique

La Belgique a réussi à reconquérir sa position de nation maritime au niveau mondial. Le nombre de navires battant pavillon belge est redevenu important.

La politique maritime s'attèle à renforcer encore cette position en donnant bon nombre de nouvelles impulsions.

VI.1.1 Modernisation de la législation

La législation maritime belge actuelle ne répond plus à la réalité économique et à ce que l'on peut attendre d'une nation maritime moderne. Une modernisation importante couvrant tous les domaines du droit maritime privé et public au sens large a été lancée.

Eind 2008 worden de eerste tekstontwerpen (opgesteld door experts na algemene consultatie) voorgesteld aan de Koninklijke Commissie Maritiem Recht (COMAR). In de loop van 2009 zal een wetsontwerp worden ingediend, zodat het parlementaire werk kan aanvangen. De nieuwe wet wordt in de eerste helft van 2010 van kracht.

VI.1.2 Overheid en kwaliteitscontrole

Mijn administratie legt hoge kwaliteitsnormen op aan de staat van het schip (technisch) en de uitbating ervan, maar wil ook zelf een voorbeeld geven. De Dienst Vlaggenstaatactiviteiten van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer werd geauditeerd, wat resulteerde in een certificaat ISO 9001:2000.

Voor het efficiënt vervullen van zijn opdracht als vlaggenstaatsadministratie is binnen het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer een nieuwe methodiek ontwikkeld, de zogenaamde *corporate flag state governance* (CFSG). Doel is de bewaking van de kwaliteit van de schepen die gemachtigd zijn de Belgische vlag te voeren. Deze methodiek steunt op een gestructureerd gepast samengaan van ondernemerschap en controle, te weten tussen de administratie, de reders en de erkende classificatiemaatschappijen. De invoering van deze methodiek start in 2009.

Wegens de hoge administratieve werklast aan boord, gaat er veel tijd verloren ten koste van de kernactiviteiten van de scheepsleiding met betrekking tot het veilig en milieuvrijwarend exploiteren van het schip. Voor schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren, worden werkwijzen ingevoerd die de werklast verlagen. Die werklastvermindering zal vooral worden verwezenlijkt in het domein van het registreren van de vaartijden van de bemanning aan boord (= «e-crew»), in nauw overleg met de verschillende belanghebbenden van de sector.

VI.1.3 Werk, veiligheid en imago

Om het onaanvaardbaar hoog aantal ernstige ongevallen in de zeevisserij te verlagen, wordt het veiligheidsbewustzijn aangescherpt. Er worden verplichte periodieke scholingen van de bemanning ingesteld, ter verbetering van hun kennis en kunde inzake het veilig uitbaten van de vissersvaartuigen. Dit stelsel wordt gekoppeld aan het verlenen van de vaarbevoegdheid. Op 18 augustus 2008 heeft de Vlaamse regering een goedkeuring uitgesproken over het modulaire opleidingsstelsel. De eerste leerlingen zijn op 1 september 2008 aan hun opleiding volgens dit nieuwe systeem gestart. Ten laatste in juni 2009 wordt een Koninklijk Besluit gepubliceerd, zodat de nieuwe vaarbevoegdheidscertificaten voor de visserij conform de modulaire opleiding door mijn administratie kunnen worden afgeleverd.

Fin 2008, les premiers projets de textes (rédigés par des experts, après une consultation générale) seront soumis à la Commission de droit maritime (COMAR). Dans le courant de l'année 2009, un projet de loi sera présenté au Parlement. La nouvelle loi entrera en vigueur au cours du premier semestre 2010.

VI.1.2 Pouvoirs publics et contrôle de la qualité

Mon administration imposant des normes de qualité sévères en ce qui concerne l'aspect technique du navire et son exploitation, se doit de donner également elle-même l'exemple. Le Service État de Pavillon de la Direction générale Transport maritime a été audité et a reçu le certificat ISO 9001:2000.

Afin de remplir de manière efficiente sa mission en tant que gestionnaire de l'État de pavillon, la Direction générale Transport maritime a développé une nouvelle méthode, à savoir le *corporate flag state governance* (CFSG). Elle a pour but de surveiller la qualité des navires habilités à battre pavillon belge. Cette méthode s'appuie sur une structure combinant entrepreneuriat et contrôle, à savoir l'administration, les armateurs et les sociétés de classification agréées. Cette méthode de travail sera appliquée à partir de 2009.

Les nombreuses tâches administratives à réaliser à bord font perdre énormément de temps, au détriment des missions essentielles de commandement du navire, notamment son exploitation en toute sécurité et en respectant l'environnement. Des procédures visant à diminuer la charge de travail sont prévues pour les navires autorisés à battre pavillon belge. En étroite concertation avec les différents acteurs du secteur, le développement du «e-crew» fera gagner du temps dans le domaine de l'enregistrement des temps de navigation de l'équipage.

VI.1.3 Travail, sécurité et image

Afin de diminuer le nombre élevé et inacceptable d'accidents sérieux survenant dans le milieu de la pêche maritime, il convient d'attirer l'attention sur la sécurité. Des périodes d'écologie obligatoires pour les membres d'équipage sont prévues pour améliorer leurs connaissances et leurs compétences afin d'exploiter en toute sécurité les bâtiments de pêche. Ce système sera lié à la délivrance des brevets. Le 18 août 2008, le gouvernement flamand a approuvé la formation par modules. Les premiers étudiants ont inauguré ce système modulaire le 1^{er} septembre 2008. Un arrêté royal sera publié au plus tard en juin 2009 afin de permettre à mon administration de délivrer les nouveaux brevets de navigation pour la pêche.

Samen met de federale Minister van Werk wordt de «Pool van de zeelieden ter koopvaardij» omgevormd tot een instelling die zich toelegt op volwaardige arbeidsbemiddeling, gespecialiseerd in de tewerkstelling in de zeevaart en de binnenvaart en georganiseerd om te beantwoorden aan de specificiteiten van die sectoren.

Ter verbetering van het imago en de zichtbaarheid van het beroep van zeevarende bij de jongeren, wordt de mogelijkheid aangemoedigd om als cadet aan boord van uitgebate schepen mee te varen, zowel in de dekafdeling als de machinekamerafdeling. De jongere kan zo ervaren wat het beroep en de hedendaagse werkomgeving te bieden hebben.

VI.1.4 Duurzaamheid

Er wordt uitgegaan van een totaalzicht op de vervoersketens en niet enkel van een benadering die voor iedere vervoersmodus afzonderlijk wordt uitgewerkt. Het vervoer over zee levert als energiezuinige en minst vervuulende modus de meeste baten op. In 2009 wordt een studie uitgevoerd die aan de hand van wetenschappelijk onderzoek de vervoersorganisatoren ervan tracht te overtuigen dat wegvervoer niet steeds de beste oplossing is. Aldus wordt de modal shift per spoor, binnenvaart en short sea shipping (SSS) bevorderd en worden de Belgische wegen ontlast.

In het bijzonder wordt gepleit voor een maximale benutting van het vervoer over zee, meer specifiek de korte vaart in de Europese Unie (*short sea shipping*) en over de Europese binnenwateren voor ieder traject van deur tot deur, waar dit mogelijk is. Het tot stand brengen van een bijzonder Europees scheepvaartstelsel, waarbij bepaalde zeeschepen met dezelfde vrijheid als bij het Europees wegverkeer vrij goederen kunnen vervoeren over de «*motorways of the sea*», is een element van dat beleid. Daarnaast volgt een nauwe concertatie met de Gewesten over het daartoe noodzakelijke havenbeleid. Verder moet overregulering worden vermeden, zeker met het risico op een «*modal back shift*». Gelet op de concurrentie met het wegvervoer kunnen extra eisen voor short sea shipping (of minder steun voor short sea shipping) snel leiden tot tegenovergestelde effecten, omdat de vervoerders van goederen dan opnieuw voor het meer milieuvervuilende wegtransport zullen kiezen.

België zal voor de zee- en binnenvaart blijvend een inbreng doen bij de ontwikkeling van een internationale regelgeving in de schoot van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de EU en de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), die gericht is op het verbeteren van het energetisch rendement van het goederenvervoer en het verminderen van schadelijke uitstoot. Hiervoor

En collaboration avec la ministre fédérale de l'Emploi, le pool des marins sera transformé en office de placement à part entière, spécialisé en navigation maritime et fluviale et organisé pour répondre aux spécificités de ces secteurs.

Pour améliorer l'image du métier de marin auprès des jeunes, il leur est donné la possibilité de travailler en tant que cadets sur des navires en exploitation, tant sur le pont que dans la salle des machines. Les jeunes peuvent ainsi découvrir le métier et l'environnement de travail actuel.

VI.1.4 Durabilité

Le point de départ est une vision globale des chaînes de transport et non une approche séparée par mode de transport. En tant que mode de transport le moins polluant et le moins énergivore, le transport maritime offre les meilleurs rapports. En 2009, une étude sera effectuée pour convaincre scientifiquement les organisateurs de transport que le transport par route n'est pas toujours la meilleure solution. Pour délester les routes belges, le transfert modal par chemin de fer, la navigation intérieure et le short sea shipping (SSS) doivent être promus.

La politique encourage donc à utiliser au maximum le transport maritime, et plus spécifiquement le transport maritime à courte distance (*short sea shipping*) dans l'Union européenne et le réseau de navigation intérieure pour les trajets de porte à porte, lorsque c'est possible. La mise sur pied d'un régime de navigation particulier en Europe, où certains navires peuvent opérer avec la même liberté que les transporteurs routiers en utilisant les «autoroutes de la mer», est l'une des composantes de cette politique. Elle s'accompagne d'une concertation étroite avec les Régions pour définir une politique portuaire ad hoc. D'autre part, il faut éviter une sur-régulation qui entraîne le risque de «*modal back shift*». Vu la concurrence du transport routier, des exigences supplémentaires pour le short sea shipping (ou un moindre soutien du short sea shipping) pourraient rapidement avoir des conséquences diamétralement opposées et amener les transporteurs de marchandises à opter à nouveau pour le transport routier, qui est bien plus polluant.

En ce qui concerne la navigation maritime et fluviale, la Belgique continuera à contribuer au développement d'une réglementation internationale sous l'égide de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, de l'UE et de l'Organisation maritime internationale (OMI) ayant pour but d'améliorer le rendement énergétique du transport de marchandises et de réduire les émissions poll-

worden wetenschappelijke studies en technische ontwikkelingen gestimuleerd, die tot een verbetering leiden van een efficiënt energieverbruik en een vermindering van de uitstoot van schadelijke gassen. Zo is er dit jaar een budget vrijgemaakt voor een academische studie inzake rendementsverbetering in de binnenvaart. De studie zal nog dit jaar aanvangen. De resultaten ervan worden in 2009 bekendgemaakt.

De uitstoot van broeikasgassen is een wereldwijd probleem. Het is van belang dat zoveel mogelijk schepen worden betrokken bij maatregelen die in dit kader genomen worden. In mei 2009 wordt het pakket CO₂-maatregelen bij de IMO afgewerkt.

Het is nodig een wereldwijd verplicht recyclagestelsel voor zeeschepen in te voeren. Gevaarlijke goederen die zich voor het functioneren van het zeeschip aan boord bevinden, moeten op een betrouwbare wijze traceerbaar blijven, totdat ze gerecycleerd of correct vernietigd zijn («van de wieg tot het graf»). In 2009 worden de werkzaamheden binnen IMO afgesloten met een nieuw verdrag.

VI.1.5 Omzetting Europese regelgeving

Met het oog op een verhoging van de maritieme veiligheid zal vanaf 2009 het Erika III-pakket in Belgisch recht worden omgezet.

Nog steeds varen wereldwijd zeeschepen rond die niet in regel zijn met de internationale veiligheids- en milieubescherpende voorschriften. Als belangrijke havenstaat is België goed geplaatst om die schepen te helpen elimineren. Daartoe zal beleidsmatig op twee speerpunten worden gewerkt. De efficiëntie van de havenstaatsinspecties wordt opgedreven via de inbreng die België heeft gedaan als EU-lidstaat bij de ontwikkeling van een nieuw inspectiestelsel binnen het Erika III-pakket. Daarnaast wordt strikter en vollediger toegekeken op de structurele toestand van de schepen die worden geïnspecteerd, vooral met het oog op het nagaan van de prestaties ter zake van de door de EU erkende classificatiemaatschappijen.

VI.1.6 Beveiliging

Tegen eind 2009 moeten alle schepen onder Belgische vlag worden uitgerust met een *Long Range Identification Tracking* (LRIT). Schepen die hiermee zijn uitgerust, geven minstens vier keer per dag hun positie aan. Wanneer het schip van zijn koers afwijkt, kan het automatisch worden gelokaliseerd zonder initiatief van de bemanning. De uitrusting met het LRIT-systeem brengt ook een hogere graad van veiligheid mee voor de bemanning in geval van een noodsituatie.

luantes. Des études scientifiques et des développements techniques doivent être stimulés pour une utilisation efficiente de l'énergie et une diminution des émissions de gaz nocifs. A cet effet, un budget a été dégagé cette année pour une étude académique de l'amélioration du rendement dans la navigation intérieure. Cette étude sera encore entamée cette année. Ses résultats seront présentés en 2009.

L'émission de gaz à effet de serre est un problème mondial. Il est important que le plus grand nombre possible de navires appliquent les mesures de réduction des émissions. Le paquet de mesures CO₂ sera finalisé en mai 2009 au sein de l'OMI.

Il est nécessaire d'instaurer un régime de recyclage obligatoire pour tous les navires, au niveau mondial. Les produits dangereux, utilisés à bord du navire, doivent pouvoir être tracés de manière fiable jusqu'à ce qu'ils soient recyclés ou détruits correctement («du berceau au tombeau»). Les travaux de l'OMI seront clôturés en 2009 par un nouveau traité.

VI.1.5 Transposition de la réglementation européenne

En vue d'une augmentation de la sécurité maritime, le paquet Erika III sera transposé en droit belge à partir de 2009.

Des navires ne répondant pas aux dispositions internationales en matière de sécurité et de protection de l'environnement naviguent toujours de par le monde. En tant qu'importante nation portuaire, la Belgique est bien placée pour aider à éliminer de tels navires. La politique y luttera sur deux fronts. En tant que membre de l'Union européenne, la Belgique a contribué au développement d'un nouveau régime d'inspection dans le cadre du paquet Erika III, en vue d'inspections plus performantes par l'État du port. L'état structurel des navires inspectés et les prestations effectuées par les sociétés de classification agréées par l'Union européenne seront particulièrement en ligne de mire.

VI.1.6 Sûreté

D'ici fin 2009, tous les navires battant pavillon belge doivent être équipés d'un *Long Range Identification Tracking* (LRIT). Les navires équipés de ce système donneront leur position au moins quatre fois par jour. Si le navire dévie de sa route, il peut être localisé automatiquement sans intervention de l'équipage. Le système LRIT apporte également un meilleur sentiment de sécurité pour l'équipage en cas d'urgence.

Om dit systeem voluit te laten functioneren, dient er vanuit DGMV een connectie te worden gemaakt met het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA).

Voor het goederenvervoer vergen de zeehavens een bijzondere aandacht inzake beveiliging, omdat zij in de vervoersketens een fysiek trefpunt van alle vervoersmodi vormen. Het beveiligen van het binnenvaartvervoer wordt gezien als een verlengstuk van het zeevervoer. België doet binnen de Centrale Rijnvaartcommissie een inbreng om beveiligingsmaatregelen ingang te doen vinden bij de binnenvaart.

VI.2 Binnenvaart

Net als de scheepvaart is de binnenvaart van groot belang voor België. België beschikt over een waterwegen-net van meer dan 1.500 kilometer en vertegenwoordigt ongeveer 15% van de Europese vloot. De ondersteuning van de binnenvaart moet dus ook op Belgisch vlak worden voortgezet.

De verduidelijking, vereenvoudiging en modernisering van de regelgeving in de binnenvaart blijft een prioritaire doelstelling, zodat het wettelijk kader waarbinnen de binnenvaart evolueert, bijdraagt tot de ontplooiing van deze sector en tot de ontplooiing van de Belgische bedrijven. Het betreft volgende maatregelen:

- Evaluatie en, zo nodig, bijsturing van nieuwe voorschriften, naar gelang van de evolutie op internationaal vlak inzake de bemanning en het patentenreglement;
- Opstellen van een register van de Belgische binnenschepen, in samenhang met de nieuwe regels omtrent de unieke identificatie, o.m. nodig in het kader van het RIS (*River Information System*);
- Actualisering van bepaalde delen van het contractueel regime; dit omvat de aanpassing van de voorwaarden en van de termijnen van laden en lossen aan de huidige economische en technische evolutie; aldus wordt een gezonde internationale concurrentie inzake het vervoer over de binnenvaartwegen behouden en wordt ook de strategische positie van België binnen het Europese binnenvaartnet verzekerd.

Op federaal vlak kunnen de bekwaamheidsexamens nog worden verbeterd: de invoering van de geïnformateerde examenorganisatie voor de bekwaamheidsbewijzen binnenvaart is voorzien voor 2009.

Qua ondersteuningsbeleid zijn de bevoegdheden vooral in handen van de Gewesten, maar een samenwerking tussen het federale en regionale niveau kan tot positieve resultaten leiden. Een aandachtspunt is de aan-

Pour un fonctionnement optimal de ce système, la DGTM doit établir une connexion avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA).

En tant que point de rencontre physique de tous les modes de transport dans la chaîne de transport, les ports maritimes réclament une attention particulière en matière de sûreté, pour ce qui est du transport de marchandises. La sûreté du transport fluvial est considérée comme un prolongement du transport maritime. La Belgique travaille donc au sein de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin à l'instauration de mesures de sûreté dans la navigation intérieure.

VI.2 Navigation intérieure

Tout comme la navigation maritime, la navigation intérieure est très importante pour la Belgique. La Belgique dispose d'un réseau fluvial de plus de 1.500 km et représente environ 15% de la flotte européenne. Il est donc important que la navigation intérieure continue à être soutenue au niveau belge.

La clarification, la simplification et la modernisation de la réglementation relative à la navigation intérieure doivent rester un objectif prioritaire pour que le cadre légal dans lequel la navigation fluviale évolue, contribue à l'essor de ce secteur et au développement des entreprises belges. Les mesures envisagées sont:

- l'évaluation et, le cas échéant, l'adaptation de nouvelles prescriptions en fonction de l'évolution internationale, en matière d'équipage et de patentes;
- la création d'un registre des bateaux de navigation intérieure belges conformément aux nouvelles règles en matière d'identification unique, nécessaires dans le cadre du système d'information fluvial RIS – *River Information System*;
- l'actualisation de certaines parties du régime contractuel; ceci comprend l'adaptation des conditions et délais de chargement et de déchargement à l'évolution économique et technique actuelle, afin de maintenir une saine concurrence internationale en matière de transport fluvial et la position stratégique de la Belgique au sein du réseau communautaire.

Au niveau fédéral, les examens de compétences peuvent encore être améliorés. L'organisation d'examens informatisés pour les certificats de capacité est prévue pour 2009.

En ce qui concerne la politique de soutien, les compétences sont essentiellement aux mains des Régions mais une coopération entre l'autorité fédérale et les Régions génèrera des résultats positifs. Une attention toute

passing van het samenwerkingsakkoord tussen de Staat en de Gewesten met betrekking tot het capaciteitsbeleid, zodat een overschot van beschikbare middelen uit het verleden op Belgisch vlak kan worden benut.

Ook de infrastructuur is een bevoegdheidsdomein van de Gewesten. Overleg met de Gewesten is noodzakelijk om een aantal problemen op te lossen aangaande de regelgeving die op federaal niveau wordt ontwikkeld, in het bijzonder betreffende de invoering van de reglementering met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen [*Richtlijn Transport of Dangerous Goods* (TDG) -invoering van de Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN)]. Deze reglementering vereist de invoering van maatregelen om de veiligheid op sluizen te garanderen en ligplaatsen te voorzien voor kegelschepen. Het ontwerp van Koninklijk Besluit is in de maak, zodat de deadline van juni 2009 kan worden gehaald. Dit KB regelt ook de kwestie in verband met het transport van gevaarlijke goederen op de weg (ADR) en op het spoor (RID). Parallel met de totstandkoming van het Koninklijk Besluit loopt de procedure voor de ratificatie van het ADN- verdrag.

VI.3 Pleziervaart

In 2008 wordt een federaal watersportoverlegplatform opgericht. Binnen dit platform kunnen de vertegenwoordigers van de watersportverenigingen, de beroepsverenigingen van de watersportuitbaters, de handhavingsdiensten en de verschillende betrokken federale overheidsdiensten overleg plegen over de maatregelen die moeten worden genomen en hoe die best worden uitgevoerd (ter verbetering van de dienstverlening en het beschermen van de gebruikers). Op deze manier kan de overheid de beoefenaars van de pleziervaart actief betrekken bij het beleid en de watersportverenigingen responsabiliseren. Zodoende wordt de dienstverlening dichter bij de klant gebracht.

Er zal onder meer worden gewerkt rond de uitrusting van pleziervaartuigen, vaarbevoegdheidsbewijzen en stuurbrevetten, registratie van pleziervaartuigen en de scheepvaartreglementering.

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

particulière sera consacrée à l'accord de coopération entre l'État et les Régions concernant la politique de capacité, afin de pouvoir utiliser le reliquat des moyens disponibles dans le passé au niveau belge.

L'infrastructure relève également des Régions. Une concertation avec les Régions est nécessaire pour résoudre un certain nombre de problèmes concernant la réglementation élaborée au niveau fédéral, notamment celle concernant le transport de marchandises dangereuses [*Directive Transport of Dangerous Goods* (TDG) – mise en œuvre de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)]. Cette réglementation requiert l'introduction de mesures pour sécuriser les écluses et prévoir des points d'amarrage pour les navires porteurs de cônes bleus. Le projet d'arrêté royal est en cours de préparation et doit être prêt d'ici la date limite fixée en juin 2009. Cet AR règlera également la question des marchandises dangereuses transportées par la route (ADR) et par le rail (RID). Parallèlement à la préparation de l'arrêté royal, la procédure de ratification de l'accord ADN suit son cours.

VI.3 Navigation de plaisance

En 2008, une plateforme de réflexion fédérale pour la navigation de plaisance sera créée. Au sein de cette plateforme, les représentants des clubs de sports nautiques, leurs fédérations professionnelles, les services de maintien de l'ordre et les différents services publics fédéraux pourront réfléchir aux mesures à prendre et à la meilleure manière de les mettre en œuvre (pour un meilleur service et la protection des utilisateurs). De cette façon, les pouvoirs publics peuvent associer activement les plaisanciers à la politique et responsabiliser les clubs de sports nautiques. Le client profite dès lors d'un meilleur service.

Les travaux porteront notamment sur l'équipement des bateaux de plaisance, les certificats de capacité, les brevets de navigation, l'enregistrement des bateaux de plaisance et la réglementation de la navigation.

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE