

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

25 november 2009

25 novembre 2009

ALGEMENE BELEIDSNOTA (*)

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE (*)

Mobiliteit

Mobilité

Voorgaande documenten:

Doc 52 **2225/ (2009/2010):**

001: Lijst van de beleidsnota's.
002 tot 022: Beleidsnota's.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

Documents précédents:

Doc 52 **2225/ (2009/2010):**

001: Liste des notes de politique générale.
002 tot 022: Notes de politique générales.

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

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

<i>DOC 52 0000/000:</i>	<i>Parlementair document van de 52^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA:</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV:</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV:</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV:</i>	<i>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)</i>
<i>PLEN:</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM:</i>	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT:</i>	<i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

Abréviations dans la numérotation des publications:

<i>DOC 52 0000/000:</i>	<i>Document parlementaire de la 52^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA:</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV:</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV:</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV:</i>	<i>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)</i>
<i>PLEN:</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM:</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT:</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

*Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be*

INHOUD

1. Ecologie, duurzaamheid en innovatie	6
1.1. Wegverkeer	6
1.1.1. Gebruik van alternatieve brandstoffen	6
1.1.2. Elektrische voertuigen	7
1.1.3. Fietsen aanmoedigen	7
1.1.4. Ecocombi's	7
1.2. Dynamiek van het spoor	8
1.2.1. Corridors voor goederenvervoer per spoor	8
1.2.2. Light rail	9
1.2.3. Gewestelijk Expresnet	9
1.2.4. Bevordering van het gecombineerd spoorvervoer	9
1.3. Luchtvaart	10
1.3.1. Geluidsproblematiek rond Brussels Airport	10
1.3.2. Impact op het klimaat – duurzaamheid	10
1.4. Scheepvaart	11
1.5. Duurzame mobiliteit op de Noordzee	12
1.6. Galileo	12
1.7. Marco Polo	13
2. Veiligheid en beveiliging	13
2.1. Verkeersveiligheid	14
2.1.1. Rijden onder invloed	15
2.1.1.1. Alcohol	15
2.1.1.2. Drugs	16
2.1.2. Rijbewijs	16
2.1.2.1. Invoering van het rijbewijs-bankkaartmodel	16
2.1.2.2. Centrale Databank Rijbewijzen	16
2.1.2.3. Hervorming van de rijopleiding	17
2.1.3. Handhaving	17
2.1.3.1. Follow-up van de verkeersveiligheidsplannen van de politie	17
2.1.3.2. Versnelde afhandeling van verkeers-overtredingen	17
2.1.3.3. Rijbewijs met punten als recidivesysteem	18
2.1.4. Verkeersreglementering	19
2.1.4.1. Nieuw verkeersreglement	19
2.1.4.2. Veiligheidsaudits verkeers-infrastructuur	20
2.1.4.3. Voetgangers en fietsers – rolstoelers	20
2.1.4.4. Motorrijders	20

SOMMAIRE

1. Écologie, durabilité et innovation	6
1.1. Circulation routière	6
1.1.1. Utilisation de combustibles alternatifs	6
1.1.2. Véhicules électriques	7
1.1.3. Encourager le vélo	7
1.1.4. Écocombis	7
1.2. Dynamique du rail	8
1.2.1. Corridors pour le transport ferroviaire de marchandises	8
1.2.2. Light rail	9
1.2.3. Réseau Express Régional	9
1.2.4. Promotion du transport combiné par rail	9
1.3. Aéronautique	10
1.3.1. Problématique des nuisances sonores autour de Brussels Airport	10
1.3.2. Impact sur le climat – durabilité	10
1.4. Navigation maritime et fluviale	11
1.5. Mobilité durable en Mer du Nord	12
1.6. Galileo	12
1.7. Marco Polo	13
2. Sécurité et sûreté	13
2.1. Sécurité routière	14
2.1.1. Conduite sous influence	15
2.1.1.1. Alcool	15
2.1.1.2. Drogues	16
2.1.2. Permis de conduire	16
2.1.2.1. Instauration du permis de conduire au format de carte bancaire	16
2.1.2.2. Banque de données centrale des permis de conduire	16
2.1.2.3. Réforme de la formation à la conduite	17
2.1.3. Contrôle et poursuite	17
2.1.3.1. Suivi des plans de sécurité routière de la police	17
2.1.3.2. Traitement accéléré des infractions routières	17
2.1.3.3. Permis de conduire à points comme moyen de lutte contre la récidive	18
2.1.4. Réglementation routière	19
2.1.4.1. Nouveau code de la route	19
2.1.4.2. Audits de sécurité de l'infrastructure routière	20
2.1.4.3. Piétons, cyclistes et personnes en chaise roulante	20
2.1.4.4. Motocyclistes	20

2.1.5.Voertuigveiligheid	21	2.1.5.Sécurité des véhicule	21
2.1.5.1.Invoering Europese nummerplaat	21	2.1.5.1.Introduction de la plaque d'immatriculation européenne.....	21
2.1.5.2.Centrale Databank Voertuigen	21	2.1.5.2.Banque de données centrale des véhicules	21
2.1.5.3.Autokeuring.....	22	2.1.5.3.Contrôle technique automobile	22
2.1.5.4.Dode hoek vrachtwagens	22	2.1.5.4.Angle mort des camions	22
2.1.5.5.Uitzonderlijk vervoer	22	2.1.5.5.Transport exceptionnel.....	22
2.2.Het spoor	22	2.2.Le rail.....	22
2.2.1.Veiligheid en interoperabiliteit	22	2.2.1.Sécurité et interoperabilité	22
2.2.2.Veiligheidsinstantie, onderzoeksorganen, regulator	23	2.2.2.Autorité de sécurité, organes de contrôle, régulateur.....	23
2.2.3.Vervollediging van de regelgeving.....	24	2.2.3.Achèvement de la réglementation belge ...	24
2.2.4.Spoorwepolitie	24	2.2.4.Police des chemins de fer	24
2.2.5.Regelgevend kader voor de veiligheid: sancties	25	2.2.5.Cadre réglementaire de sécurité, sanctions.....	25
2.2.6.Overwegen.....	25	2.2.6.Passages à niveau.....	25
2.2.7.Spoorwegbeveiliging	25	2.2.7.Sûreté ferroviaire	25
2.3.Wegvervoer	26	2.3.Transport routier	26
2.3.1.Wetgeving, regelgeving van het wegvervoer (goederen en reizigers)	26	2.3.1.Législation, réglementation du transport routier (marchandises et voyageurs)	26
2.3.2.Boetecatalogus	27	2.3.2.Catalogue des amendes	27
2.3.3.Wegcontrole (op de weg en in de bedrijven).....	27	2.3.3.Contrôle routier (sur la route et dans les entreprises).....	27
2.3.4.De transportorganisatoren.....	28	2.3.4.Organisateurs de transport.....	28
2.4.Luchtvaart.....	28	2.4.Aéronautique.....	28
2.4.1.Permanente verbetering van de veiligheid	28	2.4.1.Amélioration permanente de la sécurité	28
2.4.2.Vergunningen en opleidingen	29	2.4.2.Licences et formations.....	29
2.4.3.Luchthavens en vliegvelden	30	2.4.3.Aéroports et aérodromes.....	30
2.4.4.Luchtwaardigheid (commerciële en private luchtvaart).....	31	2.4.4.Navigabilité des aéronefs (aviation commerciale et aviation privée).....	31
2.4.5.Vluchtuitvoering met luchtvaartuigen.....	32	2.4.5.Opération des aéronefs	32
2.4.6.Plezierluchtvaart	33	2.4.6.Aviation de plaisance.....	33
2.4.7.Beveiliging	33	2.4.7.Sûreté	33
2.4.8.Regulering en marktcontext.....	35	2.4.8.Régulation et encadrement du marché	35
2.5.Maritiem vervoer.....	35	2.5.Transport maritime	35
2.5.1.Koopvaardij.....	35	2.5.1.Marine marchande	35
2.5.2.Scheepvaart.....	36	2.5.2.Navigation	36
2.5.3.Rechtsmacht in en rondom windmolenparken en toezicht op de naleving van de verkeersregels.....	38	2.5.3.Exercice de la juridiction dans les parcs d'éoliennes et leurs alentours et contrôle des règles de circulation.....	38
2.6.Binnenvaart	39	2.6.Navigation intérieure	39
2.7.Pleziervaart.....	40	2.7.Navigation de plaisance	40
3.Europese en internationale initiatieven	40	3.Les initiatives internationales et européennes	40
3.1.Wegvervoer: herziening van de richtlijn inzake het eurovignet	41	3.1.Transport par route: révision de la directive en matière de vignette européenne.....	41
3.2.Buitenlandse verkeersovertreders	41	3.2.Contrevenants étrangers	41
3.3.Het spoor: trans-Europese vervoersnetwerken	42	3.3.Le rail: les réseaux de transports transeuropéens	42
3.4.De heropening van de IJzeren Rijn	42	3.4.Réactivation du Rhin d'Acier	42
3.5.Cross acceptance.....	43	3.5.Cross acceptance	43

3.6. Centrale Commissie voor de Rijnvaart.....	43
3.7. European Aviation Safety Agency	43
3.8. Hertekening luchtruim	44
4. Dienstverlening, consumenten, ombudsfuncties,	46
4.1. Personen met verminderde mobiliteit	46
4.2. Het spoor: bemiddeling en ombudsfunctie, geschillen, klachten	46
4.3. Luchtvaart: consumentenbeleid en passagiersrechten	47
4.4. Marktontwikkeling in de luchtvaart.....	48
4.5. Vergoedingen in de luchtvaart.....	48
4.6. Pleziervaart: watersport in België.....	48
5. Meten is weten	49
5.1. Diagnostiek woon-werkverkeer.....	50
5.2. Raamovereenkomst met het Federaal Planbureau.....	50
5.3. Ongevallenanalyse	50
5.4. Boordtabellen mobiliteit.....	51
5.5. Nationale enquête betreffende de mobiliteit van de Belgen (enkel fysieke personen)	51
6. Voorbeeldfunctie van de FOD Mobiliteit en Vervoer.	52
6.1. Centralisatie van de diensten van de FOD	52
6.2. Voorbeeldfunctie van de FOD in het woon-werkverkeer.....	52
6.3. Betere informatie over de alternatieven voor de auto	52
6.4. Werktijden: "Green match".....	52
6.5. Telewerk	53
6.6. Satellietkantoren	53
6.7. Dienstreizen	53
6.7.1. Greening van het dienstvoertuigenpark ...	53
6.7.2. Opleiding ecodriving	53
6.7.3. Test van een hybrideauto	53
6.8. Denken in termen van e-government	53
6.9. Klantenonthaal bij de FOD Mobiliteit en Vervoer... ..	54

3.6. Commission centrale pour la navigation du Rhin... ..	43
3.7. European Aviation Safety Agency	43
3.8. Retracer l'espace aérien	44
4. Prestation de service, consommateurs, fonctions de médiation,.....	46
4.1. Personnes à mobilité réduite	46
4.2. Le rail: médiation, litiges, plaintes.....	46
4.3. Aéronautique: politique des consommateurs et droits des passagers	47
4.4. Évolution du marché de l'aéronautique.....	48
4.5. Rémunérations dans l'aéronautique	48
4.6. Navigation de plaisance en Belgique.....	48
5. Mesurer, c'est savoir	49
5.1. Diagnostic trafic domicile-travail.....	50
5.2. Convention-cadre avec le Bureau fédéral du Plan	50
5.3. Analyse des accidents	50
5.4. Tableaux de bord mobilité	51
5.5. Enquête nationale relative à la mobilité des Belges (uniquement personnes physiques).....	51
6. Fonction d'exemple du SPF Mobilité et Transports	52
6.1. Centralisation des services du SPF	52
6.2. Choix modal domicile-travail exemplaire	52
6.3. Meilleure information sur les alternatives à la voiture.....	52
6.4. Horaires de travail "green match"	52
6.5. Télétravail.....	53
6.6. Bureaux satellites.....	53
6.7. Déplacements de service	53
6.7.1. Greening du parc de véhicules de service	53
6.7.2. Formation eco-driving	53
6.7.3. Test de plug-in-hybrid	53
6.8. Penser en termes d'e-government	53
6.9. Accueil des clients au SPF Mobilité et Transports....	54

1. Ecologie, duurzaamheid en innovatie

In mijn beleidsnota 2008 gaf ik al aan dat mobiliteit en vervoer eveneens een bijdrage moeten leveren aan een duurzamere economie en samenleving. De uitdagingen waarvoor wij staan, zijn en blijven groot.

Zo zien wij in de transportsector in de ruime zin nog altijd een sterke groei van de CO₂-uitstoot, een van de belangrijkste oorzaken van het broeikas-effect en dus van de opwarming van de aarde. In minder dan 15 jaar tijd steeg de CO₂-uitstoot van de transportsector in Europa met meer dan 30%. CO₂-uitstoot veroorzaakt door transport is nu al goed voor 27% van de totale Europese uitstoot.

Daarnaast is er de toenemende congestie die niet alleen een negatieve impact op het milieu heeft, maar ook leidt tot economische verliezen en die daarenboven de toepassing van België als logistiek centrum van Noordwest-Europa in het gedrang dreigt te brengen.

Één zaligmakende oplossing voor deze problemen bestaat niet, wij zullen met een veelheid van maatregelen de problemen moeten aanpakken om uiteindelijk te komen tot een duurzame mobiliteit.

Een mooie illustratie hiervan vinden wij in het feit dat als gevolg van de Europese en Belgische maatregelen de CO₂-uitstoot van de in België verkochte wagens vorig jaar met 3,2% gedaald is ten opzichte van 2007. België staat hiermee op een zesde plaats binnen de Europese Unie.

Elk van de maatregelen opgesomd in dit hoofdstuk vormt één van de bouwstenen naar die duurzame mobiliteit.

1.1. Wegverkeer

1.1.1. Gebruik van alternatieve brandstoffen

Dit jaar werd een akkoord gesloten over de bijmenging van minimumgehalten aan biobrandstoffen in klassieke brandstoffen. Binnen de regering bekijkt men hoe het gebruik van biobrandstoffen van de tweede generatie kan worden bevorderd.

In 2009 heb ik samen met Febupro (Federatie Butaan Propan) een radio- en tv-campagne ter bevordering van autogas (nieuwe benaming van lpg) op touw gezet. Deze brandstof is onbetwistbaar milieuvriendelijk en bovendien beschikbaar via een uitgebreid distributienetwerk.

1. Écologie, durabilité et innovation

Dans ma note de politique générale de 2008, j'ai signalé que la mobilité et le transport devaient également contribuer au développement d'une économie et d'une société plus durables. Les défis que nous avons à relever sont et restent imposants.

Nous voyons par exemple que le secteur du transport, au sens large, est encore responsable d'une forte augmentation des émissions de CO₂, l'une des principales causes de l'effet de serre et donc du réchauffement climatique. En moins de 15 ans, les émissions de CO₂ liées au secteur du transport en Europe ont augmenté de plus de 30%. Celles-ci représentent déjà 27% des émissions totales en Europe.

En outre, la congestion croissante du trafic a non seulement un impact négatif sur l'environnement, mais cause aussi de nombreuses heures perdues sur un plan économique, ce qui constitue une menace pour le leadership de la Belgique en tant que centre logistique pour le nord-ouest de l'Europe.

Il n'y a pas de panacée pour résoudre ces problèmes. Nous devons prendre toute une série de mesures pour trouver des solutions et arriver enfin à une mobilité durable.

Nous voyons une belle illustration de ceci dans le fait qu'à la suite de mesures européennes et belges, les émissions de CO₂ des voitures vendues en Belgique l'année dernière ont diminué de 3,2% par rapport à 2007. La Belgique occupe ainsi la sixième place dans ce domaine au sein de l'Union européenne.

Chacune des mesures reprises dans ce chapitre forme un pas vers la mobilité durable.

1.1. Circulation routière

1.1.1. Utilisation de combustibles alternatifs

Cette année, un accord a été conclu sur l'incorporation de quantités minimales de biocarburants dans les carburants classiques. Au sein du gouvernement, on étudie comment l'utilisation de biocarburants de la deuxième génération pourrait être encouragée.

En 2009, en collaboration avec FEBUPRO (Fédération Butane Propane), une campagne télévisée et radiodiffusée a été mise sur pied pour la promotion de l'autogaz (nouvelle appellation du LPG). Ce carburant est sans conteste plus écologique et en outre disponible dans un important réseau de distribution.

In 2010 wordt een initiatief genomen tot gebruik van andere alternatieve brandstoffen, zoals aardgas en waterstof. Om het gebruik van deze brandstoffen te bevorderen, moet een distributienetwerk worden opgebouwd. De regering zal bekijken hoe zij daaraan kan bijdragen.

1.1.2. Elektrische voertuigen

Elektrische voertuigen bieden heel wat voordelen qua luchtkwaliteit en energieverbruik. De motoren stoten met name geen lokale vervuiling uit tijdens hun werking en maken weinig lawaai, waardoor ze nog zo interessant worden in een stadsomgeving. De economische en technische uitdagingen naar aanleiding van de ontplooiing van vloten van elektrische voertuigen zijn echter niet te verwaarlozen: autonomie, hogere vraag naar elektriciteit op het net, vervuiling door batterijen, kostprijs van de voertuigen.

Mijn departement zal bekijken welke stimulansen ter bevordering van elektrische voertuigen tot de mogelijkheden behoren, bijvoorbeeld:

- faciliteiten op openbare parkeerplaatsen;
- invoering van een gunstig belastingstelsel (in navolging van wat al bestaat voor voertuigen die minder broeikasgassen uitstoten);
- demonstratieproject tijdens het Belgische voorzitterschap van de EU in 2010 ;
- vernieuwing van de voertuigenvloot van de overheidsinstanties.

1.1.3. Fietsen aanmoedigen

Het gebruik van de fiets zal worden aangemoedigd in de FOD's. Met het oog hierop zullen initiatieven worden genomen in overleg met de minister van Ambtenarenzaken. Een werkgroep bestaande uit de beleidscel van de minister van Ambtenarenzaken, de beleidscel van de staatssecretaris voor Mobiliteit en hun administraties werkt concrete maatregelen uit.

In 2010 wordt een campagne op touw gezet om onze medeburgers warm te maken voor het fietsen.

1.1.4. Ecocombi's

Het is de bedoeling om in samenwerking met de Gewesten een proefproject met lange en zware voertuigcombinaties (LZV's) op te zetten. Ecocombi's kunnen in bepaalde omstandigheden positieve gevolgen hebben voor de mobiliteit, het leefmilieu en het energieverbruik,

En 2010, une initiative sera prise pour l'utilisation d'autres carburants alternatifs, comme le gaz naturel et l'hydrogène. Pour promouvoir ces carburants, il faut construire un réseau de distribution. Le gouvernement réfléchira sur la manière dont il pourra y contribuer.

1.1.2. Véhicules électriques

Les véhicules électriques offrent de nombreux avantages en matière de qualité de l'air et de consommation d'énergie. Les moteurs n'émettent pas de polluants locaux et font peu de bruit en fonctionnant, ce qui les rend à ce point intéressants dans un environnement urbain. Les défis économiques et techniques à relever pour construire en masse des véhicules électriques ne sont toutefois pas à sous-estimer: autonomie limitée, plus forte demande d'électricité sur le réseau, pollution par les batteries, prix des véhicules.

Mon département se penchera sur les stimulants possibles pour la promotion de véhicules électriques, comme par exemple:

- facilités sur des parkings publics;
- introduction d'un régime fiscal favorable (faisant suite à ce qui existe déjà pour les véhicules à faibles émissions de gaz à effet de serre);
- projet de démonstration lors de la présidence belge de l'U.E. en 2010;
- renouvellement du parc automobile des instances administratives.

1.1.3. Encourager le vélo

L'utilisation de vélos sera encouragée dans les SPF. Des initiatives dans ce sens 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 administrations, élaborent des mesures concrètes.

En 2010, une campagne sera lancée pour donner à nos concitoyens l'envie de prendre le vélo.

1.1.4. Écocombis

L'objectif consiste à mettre sur pied, en collaboration avec les Régions, un projet pilote concernant les combinaisons de véhicules longs et lourds (VLL). Les écocombis, dans certaines conditions, peuvent avoir des effets positifs sur la mobilité, l'environnement et la

omdat ze meer goederen kunnen vervoeren (2 eco-combi's komen overeen met 3 vrachtwagens). Bij een positief resultaat van het proefproject zullen de Gewesten moeten bepalen waar zij kunnen worden gebruikt, en onder welke voorwaarden.

1.2. Dynamiek van het spoor

Een duurzame mobiliteit is ondenkbaar zonder een sterk en dynamisch spoor dat soepel inspeelt op nieuwe situaties en op de vraag van de klanten in al dan niet vrijgemaakte domeinen. Het spoor moet ambitieus zijn om in de volgende decennia in de behoeften te voorzien. Het moet inventief zijn in nieuwe technieken die de CO₂-uitstoot en de geluidsemissie verminderen (denk bijvoorbeeld aan het lawaai van de wagons, waarover een eerste onderzoek loopt op Europees niveau) en die energie besparen. Tot slot moet het spoor ook openstaan voor de Europese dynamiek en internationale samenwerking. In dit verband moet de openstelling van de spoorwegmarkt niet worden beschouwd als een last, maar wel als een reële kans die nu moet worden aangegrepen.

Vooraf op het gebied van het gebruik en de uitbouw van de spoorweginfrastructuur en ter aanvulling van de belangrijke middelen die de regering ter bevordering van het binnenlands reizigersvervoer aanwendt, moet de Staat allerlei stappen blijven ondernemen, begeleiden en aansturen waardoor het doel van een dynamische spoorwegsector haalbaar wordt.

Belangrijkste acties die zullen worden op- of voortgezet:

1.2.1. Corridors voor goederenvervoer per spoor

Er komen nieuwe Belgische initiatieven op internationaal niveau voor de koppeling en de coördinatie van het beheer van de drie trans-Europese ERTMS-corridors voor goederenvervoer per spoor, die tot prioriteit zijn uitgeroepen op het hoogste niveau van de Europese Unie. Het gaat om de corridors A (Rotterdam – Duitsland – Zwitserland – Genua), C (Antwerpen – Basel/Lyon) en F (Ruhr – Berlijn – Warschau – Terespol). Uit een Belgisch oogpunt beschouwd bestaat het streven erin de rol van het Belgische spoorwegnet als draaischijf in West-Europa kracht bij te zetten, alle Belgische zeehavens bij de ontwikkeling van deze trans-Europese corridors te betrekken en het beheer van andere, aan gelijklopende initiatieven ontsproten corridors te rationaliseren, met name wat de verdeling van de aan goederentreinen

consommation d'énergie car ils permettent de transporter plus de marchandises (2 écocombis correspondent à 3 camions). Si le projet pilote mène à des résultats positifs, les Régions devront déterminer les lieux où ces écocombis pourront être utilisés, et sous quelles conditions.

1.2. Dynamique du rail

Une mobilité durable n'est pas concevable sans un transport ferroviaire solide et dynamique, avec la souplesse de s'adapter à de nouvelles situations et aux demandes des clients dans différents domaines, qu'ils soient libéralisés ou non. Le chemin de fer doit être ambitieux pour faire face aux besoins dans les décennies à venir, inventif pour trouver des techniques réduisant les émissions de CO₂ et les nuisances sonores (pensez par exemple au bruit des wagons, faisant l'objet d'une première étude en cours au niveau européen) et ouvert à la dynamique européenne et à la coopération internationale. Dans ce contexte, la libéralisation du marché du rail ne doit pas être considérée comme un fardeau, mais comme une réelle chance à ne pas laisser passer.

Pour que l'objectif d'un secteur ferroviaire dynamique devienne réalisable, l'État doit continuer à entreprendre des démarches, à encadrer et à encourager le rail, surtout dans le domaine de l'utilisation et du développement de l'infrastructure ferroviaire et dans le but de compléter les importants moyens mis à disposition par le gouvernement pour promouvoir le transport intérieur de voyageurs.

D'importantes actions seront entreprises ou poursuivies.

1.2.1. Corridors pour le transport ferroviaire de marchandises

De nouvelles initiatives belges sont prises au niveau international pour la fusion et la coordination de la gestion des trois corridors européens ERTMS pour le transport ferroviaire de marchandises, ce qui est une priorité au plus haut niveau de l'Union européenne. Il s'agit des corridors A (Rotterdam – Allemagne – Suisse – Gênes), C (Anvers – Bâle/Lyon) et F (Ruhr – Berlin – Varsovie – Terespol). D'un point de vue belge, il s'agit de renforcer le rôle du réseau ferroviaire belge en tant que plaque tournante en Europe occidentale, d'intégrer les ports maritimes belges au développement de ces corridors européens et de rationaliser la gestion d'autres corridors nés d'initiatives similaires, notamment en ce qui concerne la capacité qu'il faut attribuer aux trains de marchandises. Ce projet sera développé et traité

toe te wijzen capaciteit betreft. Dit project zal worden ontwikkeld en behandeld in harmonie met de follow-up van het ontwerp van Europese verordening inzake een spoorwegnet voor een concurrerend goederenvervoer, dat momenteel in de Europese Ministerraad wordt besproken.

1.2.2. Light rail

Ingevolge de tussen de Staat en elk van de drie ondernemingen van de NMBS-groep gesloten beheerscontracten 2008-2012 legde de spoorweggroep begin oktober 2009 de laatste hand aan een haalbaarheidsstudie. Op basis van de conclusies van die studie moet er overleg plaatsvinden om de best mogelijke beslissingen te nemen.

1.2.3. Gewestelijk Expresnet

Onlangs werd de laatste hand gelegd aan de studie betreffende artikel 13 van de Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expresnet (GEN) van, naar, in en rond Brussel in een straal van zo'n dertig kilometer. Nu de resultaten bekend zijn, zal zo snel mogelijk een initiatief worden genomen met het oog op een politiek akkoord binnen het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit (ECMM) tussen de overeenkomstsluitende partijen, zijnde de Federale Staat en de drie Gewesten, met name aangaande het exploitatieprogramma van het GEN en aangaande de nog niet in het huidige tienjarig investeringsplan 2001-2012 ingeschreven maar in de studie aanbevolen investeringen die de slagkracht en de capaciteit van het GEN ten goede moeten komen.

1.2.4. Bevordering van het gecombineerd spoorvervoer

De bevordering van het gecombineerd spoorvervoer wordt geregeld bij het koninklijk besluit van 15 juli 2009. Het nieuwe actieplan slaat op de periode 2009-2012 en ligt in het verlengde van het eerste actieplan over de periode 2005-2008.

De noodzakelijke reglementaire instrumenten zijn dus voorhanden om de in de programmawet van 22 december 2008 beoogde politieke en economische doelen te halen.

Deze instrumenten hebben betrekking op:

1° de consolidatie van de binnenlandse en tussenha-
vellijke relaties, die vanwege de korte afstanden broos

en harmonie avec le suivi du projet de règlement européen relatif à un réseau ferroviaire permettant une concurrence dans le transport de marchandises, qui est actuellement débattu au Conseil de l'Union européenne.

1.2.2. Light rail

À la suite des contrats de gestion 2008-2012, conclus entre l'État et chacune des trois sociétés du groupe SNCB, le groupe a finalisé une étude de faisabilité au début du mois d'octobre 2009. Sur la base des conclusions de l'étude, une concertation doit avoir lieu pour prendre les meilleures décisions possibles.

1.2.3. Réseau Express Régional

Récemment, une étude a été achevée sur l'article 13 de la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du Réseau Express Régional (RER) de, vers, dans et autour de Bruxelles dans un rayon d'environ trente kilomètres. Une fois que les résultats seront connus, une initiative sera prise dès que possible en vue d'un accord politique entre les parties contractantes (l'État fédéral et les trois Régions), au sein du Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM), sur le programme d'exploitation du RER et sur les investissements — pas encore inscrits dans le programme d'investissement décennal 2001-2012 actuellement en cours, mais recommandés par l'étude — favorisant le dynamisme et la capacité du RER.

1.2.4. Promotion du transport combiné par rail

La promotion du transport ferroviaire combiné est régie par l'arrêté royal du 15 juillet 2009. Le nouveau plan d'action concerne la période 2009-2012 et sera le prolongement du premier plan d'action pour la période 2005-2008.

Les instruments réglementaires nécessaires sont donc là pour atteindre les objectifs politiques et économiques définis dans la loi-programme du 22 décembre 2008.

Ces instruments permettent:

1° de consolider les relations intérieures et interpor-
tuaires qui, en raison des courtes distances, restent

blijven; in vergelijking met het plan 2005-2008 zal de steun echter minder en degressief zijn;

2° de ondersteuning van de opstart van nieuwe internationale verbindingen, een nieuwigheid die de wegtrajecten op het Belgische grondgebied korter maakt;

3° de versterking van de waakzaamheid, ter voorkoming van concurrentievervalsingen bij een gelijkwaardig aanbod via het spoor en/of de binnenvaart; hiertoe wordt een adviescomité opgericht waar de gewestelijke overheden bij worden betrokken.

1.3. Luchtvaart

1.3.1. Geluidsproblematiek rond Brussels Airport

De inwerkingstelling van het in de Ministerraad van 19 december 2008 bereikte akkoord wordt voortgezet. De regering zal een wetsontwerp indienen bij het Parlement om een kader en procedures vast te leggen voor de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal. De regering zal tevens alles in het werk stellen om de vluchtprocedures te optimaliseren in samenwerking met alle betrokken partijen, teneinde zoveel mogelijk de geluidsoverlast te beperken.

1.3.2. Impact op het klimaat – duurzaamheid

De regering zal, desgevraagd, de Gewesten bijstaan bij de omzetting van Richtlijn 2009/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de gemeenschap.

De regering zal de ontwikkelingen ter zake nauwgezet volgen in de schoot van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, ook als voorbereiding van de Algemene Vergadering van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in 2010, waar België de Europese Unie zal vertegenwoordigen. Gelet op het internationaal karakter van de luchtvaart is het onontbeerlijk dat de luchtvaartmaatschappijen dezelfde verplichtingen zouden hebben, onafhankelijk van hun nationaliteit. België zal dit principe tijdens de internationale besprekingen verdedigen.

De afgelopen jaren heeft de luchtvaart reeds belangrijke vooruitgang geboekt in de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Maatregelen die de verdere vermindering van de uitstoot bevorderen en op middellange termijn (2020) de koolstofneutrale groei

fragiles; en comparaison avec le plan 2005-2008, le support sera toutefois moindre et dégressif;

2° d'appuyer le lancement de nouveaux services internationaux, une nouveauté qui réduit les parcours routiers sur le territoire belge;

3° de renforcer la vigilance pour éviter les distorsions de concurrence lors d'une offre équivalente par rail et/ou voie navigable; cet objectif justifie la création d'un comité d'avis auquel les autorités régionales seront associées.

1.3. Aéronautique

1.3.1. Problématique des nuisances sonores autour de Brussels Airport

La mise en œuvre de l'accord conclu lors du Conseil des ministres du 19 décembre 2008 sera poursuivie. Le gouvernement soumettra à cet effet un projet de loi au Parlement, fixant un cadre et des procédures pour l'exploitation de l'aéroport Bruxelles-National, et fera tout pour optimiser les procédures de vol, en collaboration avec toutes les parties concernées, afin de réduire autant que possible les nuisances sonores.

1.3.2. Impact sur le climat – durabilité

Le gouvernement assistera les Régions, si elles le souhaitent, afin de transposer la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

Le gouvernement suivra de près les développements au sein de l'Organisation internationale de l'Aviation civile, notamment en vue de la préparation de l'assemblée générale de cette dernière, qui se tiendra en 2010 et où la Belgique représentera l'Union européenne. En raison du caractère international de l'aviation, il est indispensable que les compagnies aériennes soient soumises aux mêmes obligations, peu importe leur nationalité. La Belgique défendra ce principe lors des négociations internationales.

Ces dernières années, le secteur aérien a déjà fait de nombreux progrès dans la réduction des émissions de gaz à effets de serre. Une concertation internationale examine les mesures permettant de diminuer encore davantage les émissions et de produire, à moyen terme

moeten bewerkstelligen, worden in internationaal overleg onderzocht. Deze maatregelen hebben betrekking op nieuwe vliegtuigtechnologie, de verbetering van het luchtverkeersbeheer en het gebruik van infrastructuur, een efficiëntere exploitatie, en een aanpassing van de regelgeving. Verschillende van deze betrachtingen werden reeds opgenomen in de uitwerking van het FABEC-project (zie 3.8.). Daarnaast steunt België de ontwikkeling van een CO₂-standaard voor nieuwe vliegtuigtypes.

Met het oog op de vermindering van de uitstoot van de broeikasgassen door het vliegverkeer, krijgt Belgocontrol de opdracht, om op basis van zijn beheerscontract, te streven naar een verbetering van de efficiëntie van elke vlucht door het aanbrengen van operationele en technische verbeteringen (nadering met permanente daling, inkorting van de vluchtprocedures, ...).

1.4. Scheepvaart

De zeeschepen die in de havens afgemeerd liggen, zijn genoodzaakt hun hulpmotoren in bedrijf te houden voor het opwekken van elektriciteit. Het in bedrijf houden van die machines gaat gepaard met de uitstoot van broeikasgassen en fijn stof, wat zeer milieubelastend is.

Die uitstoot wordt vermeden als de afgemeerde schepen aansluiten op het elektriciteitsnet van de wal. Indien gebruik wordt gemaakt van groene elektriciteit, wordt niet alleen de plaatselijke luchtvervuiling geneutraliseerd, maar wordt tevens fossiele brandstof gespaard en wordt de CO₂-uitstoot gereduceerd, wat bijdraagt tot het behalen van de maximale CO₂-uitstootnormen.

Er zijn dus gegronde redenen om het gebruik van walstroom aan te moedigen. Om dat te bereiken, moeten er op 2 domeinen initiatieven worden genomen. De havens moeten zorgen voor de nodige infrastructuur en een aangepast tarief voor de levering van elektrische stroom en de schepen moeten zijn uitgerust om op walstroom aan te sluiten.

De eventuele verplichting voor de schepen moet worden opgelegd op een manier die niet-concurrentieverstorend is. België zal bij IMO een voorstel indienen om, op basis van het MARPOL verdrag *Annex VI*, alle schepen die wereldwijd havens in een *Emission Control Area* (ECA) willen aandoen, zoals de Belgische havens, de verplichting op te leggen om uitgerust te zijn met de gepaste genormaliseerde walvoedingverbindingen en walstroom te benutten daar waar beschikbaar. Het Marpol-verdrag ofwel het Internationale Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, is een conventie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), die een aantal voorschriften neerschrijft om vervuiling door schepen te voorkomen.

(2020), de l'énergie sans carbone. Ces mesures reposent sur la nouvelle technologie aéronautique, l'amélioration de la gestion du trafic aérien ainsi que l'utilisation de l'infrastructure, l'efficacité de l'exploitation et l'adaptation de la réglementation. Plusieurs de ces initiatives font déjà partie de la mise en œuvre du projet FABEC (voir 3.8.). La Belgique appuie également le développement d'un standard CO₂ pour les nouveaux types d'avions.

En vue de diminuer les émissions de gaz à effet de serre générées par le trafic aérien, Belgocontrol se charge, en vertu de son contrat de gestion, d'améliorer l'efficacité de chaque vol par des mesures opérationnelles et techniques (approche avec descente permanente, réduction des procédures de vol, ...).

1.4. Navigation maritime et fluviale

Les navires amarrés dans les ports sont obligés d'utiliser leurs moteurs auxiliaires pour produire l'électricité. L'utilisation de ces moteurs est à l'origine d'émissions de gaz à effet de serre et de particules fines, ce qui est très nocif pour l'environnement.

Ces émissions pourraient être évitées si les navires amarrés se raccordaient au réseau électrique à quai. Le recours à l'électricité verte pourrait non seulement neutraliser totalement la pollution locale de l'air, mais aussi diminuer la production de CO₂ en économisant le carburant fossile, ce qui permettrait de rester en-dessous des normes maximales d'émission de CO₂.

Il y a donc de bonnes raisons pour rendre obligatoire le raccordement au réseau électrique à quai. Pour atteindre cet objectif, des initiatives s'imposent dans 2 domaines différents. Les ports doivent veiller à offrir l'infrastructure nécessaire et des tarifs adaptés pour la fourniture de l'énergie électrique, et les navires doivent être à même de se raccorder au réseau à quai.

L'éventuelle obligation imposée aux navires ne peut toutefois pas engendrer une distorsion de la concurrence. La Belgique introduira une proposition à l'OMI pour obliger, sur la base de l'annexe VI à la Convention Marpol, tous les navires qui font relâche de par le monde dans une *Emission Control Area* (ECA), comme c'est le cas en Belgique, d'être équipés d'un système normalisé de raccordement au distributeur d'énergie à quai et d'utiliser ladite énergie là où elle est disponible. La Convention Marpol, ou Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, est une convention de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), qui définit un certain nombre de dispositions visant à lutter contre une telle pollution.

1.5. Duurzame mobiliteit op de Noordzee

Een geïntegreerd maritiem beleid is een nu vaststaande strategische keuze die enige tijd terug werd gemaakt, zowel op Belgisch niveau bij de aanstelling van een minister van de Noordzee, als meer recent op niveau van de EU, zoals dat werd bekrachtigd in de conclusies van de EU Ministeriële Raad in Lissabon op 22 oktober 2007 bij het behandelen van het voorstel van de Europese Commissie voor een actieplan genaamd “*An Integrated Maritime Policy for the European Union (blue book)*”.

Die strategie heeft tot dusver geleid tot de ontwikkeling van een eerste ruimtelijk structuurplan voor de Belgisch Exclusief Economische Zone (EEZ) in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee met geografische afbakening van zones voor bepaalde maritieme activiteiten en voor natuurbehoud.

Bij de opmaak van dat ruimtelijk structuurplan en de studies die daarvoor werden uitgevoerd, werd terecht vooral aandacht besteed aan het duurzaam aanwenden van de rijkdommen van de zee en het natuurbehoud. Dat eerste plan moet nu worden aangevuld met maatregelen om het duurzaam aanwenden van de rijkdommen van de zee en het natuurbehoud te verenigen met de instandhouding en verdere ontwikkeling van een duurzame maritieme mobiliteit in de Belgische EEZ.

De afbakening van het zeegebied in de EEZ dat voor de inplanting van windmolenparken is voorbehouden, zal worden bekeken op basis van een integrale visie, waarbij rekening wordt gehouden met het mariene milieu, de energiezuinigheid voor de scheepvaart, de netto reductie van CO₂-uitstoot van de scheepvaart, de economische ontwikkeling van de havens, de veiligheid van het scheepvaartverkeer en de verdere ontwikkeling van *Short Sea Shipping* als één van de belangrijkste pijlers voor het beleid inzake de vermindering van CO₂-uitstoot in de vervoersketen. Algemeen wordt er gestreefd naar het optimaal verenigen van de talrijke activiteiten op de Noordzee.

Voor de eventuele aanpassing van de ruimtelijke ordening binnen de Belgische EEZ zal in voorkomend geval in overleg met de minister bevoegd voor Energie een passend koninklijk besluit worden genomen.

1.6. Galileo

Er wordt nog altijd doorgewerkt aan het Europese satellietnavigatiesysteem “Galileo”. Dit systeem biedt heel wat mogelijkheden op het gebied van mobiliteit en

1.5. Mobilité durable en Mer du Nord

Une politique maritime intégrée est devenue un choix stratégique pour lequel la Belgique a récemment opté en nommant un ministre de la Mer du Nord, et qui a également été entérinée, au niveau européen, dans les conclusions du Conseil des ministres européens qui s’est tenu à Lisbonne le 22 octobre 2007 lors de l’examen de la proposition de la Commission européenne en vue d’un plan d’action “*An Integrated Maritime Policy for the European Union (blue book)*”.

Jusqu’à présent, cette stratégie a mené au développement d’un premier schéma de structure d’aménagement pour la zone économique exclusive (ZEE) dans la partie méridionale de la Mer du Nord, qui délimite géographiquement les zones destinées à certaines activités maritimes et les zones de protection de l’environnement.

Lors du développement de ce schéma de structure d’aménagement et des études qui l’ont précédé, une grande attention a été prêtée, à juste titre, à l’utilisation durable des richesses de la mer et à la protection de l’environnement. Ce premier schéma doit maintenant être complété par des mesures permettant de concilier l’utilisation durable des richesses de la mer et la protection de l’environnement avec la poursuite du développement d’une mobilité maritime durable dans la zone économique exclusive belge.

La délimitation de la zone maritime dans la ZEE réservée à l’implantation de parcs d’éoliennes sera examinée sur la base d’une vision intégrée, qui tiendra compte du milieu marin, de l’économie d’énergie pour la navigation, de la réduction nette des émissions de CO₂ par les navires, du développement économique des ports, de la sécurité du trafic maritime et de la poursuite du développement du *Short Sea Shipping* en tant que pilier (l’un des plus importants) pour la politique de réduction des émissions de CO₂ dans la chaîne de transport. L’objectif général est de concilier de manière optimale toutes les activités affectant la Mer du Nord.

L’aménagement territorial au sein de la ZEE belge pourra éventuellement être adapté par un arrêté royal pris en concertation avec le ministre compétent pour l’énergie.

1.6. Galileo

Le système européen de navigation par satellite “Galileo” est toujours en cours de développement. Ce système offre de nombreuses possibilités en matière de

vervoer (onder meer voor trafiekbeheer ongeacht de vervoerswijze, bijstand bij ongevallen, enzovoort) en met name op het gebied van de Public Regulated Services.

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

Ons land zal een constructieve en technische bijdrage (knowhow, O&O) aan het Europese satellietnavigatiesysteem (EU-GNSS-programma's EGNOS-Galileo) leveren binnen het *European Space Agency* in Parijs. In 2010 zal de aandacht van de Commissie worden gevestigd op de bijdrage die de Belgische ruimtevaartindustrie in het kader van de al uitgeschreven aanbestedingen kan leveren ter ondersteuning en verwezenlijking van het satellietnavigatiesysteem Galileo.

1.7. Marco Polo

Een nieuwe Europese verordening verbetert het "MARCO POLO II"-programma, waarbij communautaire financiële bijstand wordt gegeven om de milieuprestaties van het vrachtvervoerssysteem te verbeteren door gebruik te maken van gecombineerd vervoer.

Overeenkomstig de aanpassingen in het dispositief zal België de indiening van kandidaat-projecten in het programma aanmoedigen, door aandacht te besteden aan projecten:

1° uitgaande van kleine en middelgrote ondernemingen, met name in de binnenvaart, vanwege de significante verlaging van de drempel om in aanmerking te komen;

2° ter vermindering van de mobiliteitsbehoeften van het vrachtvervoer, bij wijze van acties ter voorkoming van onnodig verkeer;

3° in het kader van de ontwikkeling van de "motorways of the sea" (*short sea shipping*), vermits dit onderwerp bijzonder relevant is voor België en zijn zeehavens.

2. Veiligheid en beveiliging

Dit tweede hoofdstuk van mijn beleidsnota is gewijd aan veiligheid en beveiliging, twee cruciale concepten in het mobiliteitsbeleid. Beveiliging is het geheel van

mobilité et de transport (notamment pour la gestion du trafic quel que soit le mode de transport utilisé, l'assistance en cas d'accidents, etc.) et plus particulièrement en matière de Public Regulated Services.

À la suite du sommet européen de décembre 2007, au cours duquel un financement communautaire (3,4 milliards d'euros) 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 (programmes GNSS européens: EGNOS-GALILEO) au sein de l'*European Space Agency* à Paris. En 2010, l'attention de la Commission sera attirée sur la contribution que l'industrie aérospatiale belge pourra apporter, dans le cadre des adjudications déjà lancées, en vue de soutenir et de réaliser le système de navigation par satellite GALILEO.

1.7. Marco Polo

Un nouveau règlement européen améliore le programme "MARCO POLO II", avec une aide financière communautaire visant à encourager un système de transport de fret plus soucieux de l'environnement par l'utilisation du transport combiné.

Conformément aux adaptations apportées au dispositif, la Belgique encouragera le dépôt de candidatures pour des projets s'intégrant dans ce programme. L'attention sera notamment portée sur des projets:

1° issus de petites et moyennes entreprises, plus particulièrement celles de la navigation intérieure en raison de la baisse significative du seuil minimum pour être pris en compte;

2° destinés à diminuer les besoins de mobilité du transport de fret grâce à des actions visant à éviter les déplacements inutiles;

3° dans le cadre du développement des "motorways of the sea" (*short sea shipping*), à condition que le contenu du projet soit particulièrement utile pour la Belgique et ses ports maritimes.

2. Sécurité et sûreté

Ce deuxième chapitre de ma note de politique générale est consacré à la sécurité et à la sûreté, deux concepts cruciaux dans la politique de la mobilité.

voorschriften en maatregelen ter vrijwaring van de vervoersmodi tegen criminele acties. Veiligheid staat voor het geheel van voorschriften en maatregelen om een ordelijk, incident- en ongevallenvrij gebruik van de vervoersmodi te garanderen.

2.1. Verkeersveiligheid

In het kader van de Europese Unie heeft ons land zich tot doel gesteld om tegen 2010 het aantal doden op onze wegen te halveren tot maximaal 750 ten opzichte van het jaar 2000. Nog tijdens deze legislatuur zullen wij, als het ware, verantwoording moeten afleggen over de verwezenlijking van deze doelstelling.

Dankzij de inspanningen die er de voorbije jaren op federaal, gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk vlak werden geleverd, is het aantal verkeersdoden tussen 2000 en 2008 met ongeveer 35% gedaald (voor 2008 geschat op 944). Aangezien de voorlopige cijfers voor het eerste semester van dit jaar in vergelijking met dezelfde periode in 2008, eerder een stagnatie laten zien, is het bijgevolg cruciaal om in 2010 binnen de federale bevoegdheden inzake reglementering, handhaving en sensibilisatie bijkomende inspanningen te leveren om het beoogde doel te bereiken.

Gelet op de korte termijn zal het beleid voor 2010 er vooral op gericht zijn om de inspanningen op het vlak van sensibilisatie en handhaving m.b.t. de belangrijkste ongevalsfactoren en risicogroepen te verhogen.

Op basis van de meerjarenanalyse van de ongevallencijfers 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 alsook 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 zoveel 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 controleacties van de federale en de lokale politie.

La sûreté comprend l'ensemble des dispositions et des mesures visant à protéger les moyens de transport contre des actions criminelles. La sécurité, quant à elle, comprend l'ensemble des dispositions et des mesures visant à garantir une utilisation des moyens de transport sans encombre, ni accident, ni incident.

2.1. Sécurité routière

Dans le cadre de l'Union européenne, notre pays s'est fixé comme objectif de réduire de 50% d'ici 2010 le nombre de tués sur nos routes par rapport à 2000, donc à un maximum de 750. Nous devons rendre des comptes sous la présente législature quant à la réalisation de cet objectif.

Grâce aux efforts fournis ces dernières années sur les plans fédéral, régional, provincial et communal, le nombre de morts de la route (estimé à 944 pour 2008) a diminué d'environ 35% entre 2000 et 2008. Étant donné que les chiffres provisoires pour le premier semestre de cette année laissent plutôt apparaître une stagnation par rapport à la même période en 2008, il est dès lors très important de fournir des efforts supplémentaires en 2010 dans le cadre des compétences fédérales en matière de réglementation, de contrôle, de poursuite et de sensibilisation, en vue d'atteindre l'objectif fixé.

Vu le court délai, la politique pour 2010 consistera essentiellement à accroître les efforts de sensibilisation, de contrôle et de poursuite en ce qui concerne les principaux facteurs d'accident et les groupes à risques.

En se basant sur l'analyse pluriannuelle des chiffres d'accidents de l'IBSR (Institut belge pour la sécurité routière) et sur les recommandations des États généraux de la sécurité routière, 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 risques tels que les jeunes conducteurs, les poids lourds, les motocyclistes, et la protection des piétons et des 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.

De Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van 2007 heeft bovendien vooropgesteld dat het aantal verkeersdoden tegen 2015 nog verder moet dalen tot maximaal 500.

Daarom is het belangrijk dat nog tijdens deze legislatuur de fundamentele worden gelegd voor maatregelen die erop gericht zijn om deze langetermijndoelstelling te halen.

Dit parlement heeft reeds de wetten goedgekeurd inzake een efficiëntere bestrijding van het rijden onder invloed van drugs door de invoering van speekseltesten alsmede inzake de toepassing van het alcoholslot door justitie, die ten laatste op 1 oktober 2010 moeten in voege treden.

Nog tijdens deze legislatuur zullen initiatieven worden genomen om een efficiëntere inning van de verkeersboetes mogelijk te maken, waardoor het gevoel van straffeloosheid zal worden verminderd. Bovendien is een aangepaste maatschappelijke reactie voor veelplegers van verkeersovertredingen noodzakelijk, waarbij eindelijk uitvoering zou moeten worden gegeven aan de in 1990 goedgekeurde wet op het rijbewijs met punten, dat ondertussen in de meeste Europese landen werd ingevoerd.

Verder zal de rijopleiding voor jonge bestuurders en motorrijders, die oververtegenwoordigd zijn in de ongevallen, grondig worden herdacht, en zal de kennis van de verkeersregels naar alle weggebruikers worden verbeterd door een duidelijker en logischer verkeersreglement.

2.1.1. Rijden onder invloed

2.1.1.1. Alcohol

De wet van 12 juli 2009 voert het alcoholslot in als mogelijke sanctie in de wegverkeerswet. De uitvoeringsbesluiten met betrekking tot de technische voorwaarden waaraan het alcoholslot moet voldoen, en tot de omkaderingsvoorwaarden zullen in het voorjaar van 2010 klaar zijn.

Op 1 april 2009 werd een nationale CAO gesloten betreffende het alcohol- en drugsbeleid in de onderneming. Ingevolge deze CAO kan de transportsector overgaan tot de installatie van alcoholsloten in hun vrachtwagens en autocars. Ik zal de sector daartoe aansporen.

Les États généraux de la sécurité routière en 2007 ont en outre fixé comme objectif la poursuite de la baisse du nombre de tués sur la route à 500 maximum d'ici 2015.

C'est pourquoi il importe que les fondements des mesures visant à atteindre cet objectif à long terme soient encore établis au cours de la présente législature.

Ce parlement a d'ores et déjà approuvé les lois portant sur une lutte plus efficace contre la conduite sous l'influence de drogues grâce à l'introduction des tests salivaires et sur le recours à l'éthylotest antidémarrage par la justice, qui entreront en vigueur le 1^{er} octobre 2010 au plus tard.

Des initiatives seront encore prises sous la présente législature dans le but d'améliorer la perception des amendes routières et d'atténuer ainsi le sentiment d'impunité. En outre, une réponse sociale adaptée s'impose à l'égard des récidivistes, qui devrait enfin mettre en application la loi approuvée en 1990 relative au permis de conduire à points, qui a été instauré dans l'intervalle dans la plupart des pays européens.

Par ailleurs, la formation à la conduite des jeunes conducteurs et motocyclistes, qui sont surreprésentés dans les accidents de la route, sera profondément repensée et le niveau de connaissance de l'ensemble des usagers en matière de règles de la circulation routière sera amélioré en rendant le code de la route plus clair et plus logique.

2.1.1. Conduite sous influence

2.1.1.1. Alcool

La loi du 12 juillet 2009 introduit l'éthylotest antidémarrage comme sanction potentielle dans la loi relative à la circulation routière. Les arrêtés d'exécution relatifs aux conditions techniques auxquelles doit satisfaire l'éthylotest antidémarrage et aux conditions d'encadrement seront prêts au printemps 2010.

Le 1^{er} avril 2009, une convention collective de travail relative à la politique en matière d'alcool et de drogues au sein de l'entreprise a été conclue au niveau national. Cette CCT permet au secteur du transport de faire installer des éthylotests antidémarrage dans leurs camions et leurs autocars. J'encouragerai le secteur à cet effet.

Een wetsontwerp tot wijziging van de wegverkeerswet zal worden ingediend, dat de invoering van de 0,2 pro mille beoogt voor bepaalde risicogroepen, zoals bestuurders voor het vervoer van goederen en personen, motorrijders en beginnende bestuurders.

2.1.1.2. Drugs

De wet van 31 juli 2009 schept de mogelijkheid om speekseltesten en speekselanalyses in te voeren voor het rijden onder invloed van drugs. De procedure met betrekking tot de openbare aanbesteding van de speekseltesten is lopende en zal tegen half 2010 zijn afgerond.

2.1.2. Rijbewijs

2.1.2.1. Invoering van het rijbewijs-bankkaartmodel

De derde Europese Richtlijn 2006/126 betreffende het Europees rijbewijs moet ten laatste tegen januari 2011 in de Belgische reglementering worden omgezet en zij moet ten laatste tegen januari 2013 in voege treden. Deze richtlijn behelst het rijbewijs in bankkaartmodel (zie hoger), de beperkte administratieve geldigheid van het rijbewijs en een aanpassing van het motorrijbewijs.

De eerste rijbewijzen in bankkaartmodel zullen worden uitgereikt in het kader van proefprojecten tijdens het Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie in 2010. Na de testfase volgt de volledige roll-out voor alle gemeenten tot eind 2012. Het rijbewijs in bankkaartmodel wordt een enig model met een beperkte administratieve geldigheid.

2.1.2.2. Centrale Databank Rijbewijzen

Deze kruispuntdatabank 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 zullen erin zijn opgenomen. Daarover zullen ook "in real time" gegevens kunnen worden verstrekt aan politie en justitie, met het oog op een betere follow-up van verkeersovertreders. In 2009 zullen eveneens de nodige voorbereidingen worden getroffen om deze databank op te starten en het wettelijk kader ervoor te creëren. In de tweede helft van 2010 zal deze kruispuntdatabank operationeel zijn.

Un projet de loi modifiant la loi relative à la circulation routière sera déposé, visant à instaurer le taux de 0,2 pour mille pour certains groupes à risques tels que les conducteurs assurant le transport de personnes ou de marchandises, les motocyclistes et les conducteurs débutants.

2.1.1.2. Drogues

La loi du 31 juillet 2009 crée la possibilité d'introduire des tests et analyses salivaires pour la conduite sous l'influence de drogues. La procédure en matière d'adjudication publique des tests salivaires est en cours et sera finalisée d'ici la mi-2010.

2.1.2. Permis de conduire

2.1.2.1. Instauration du permis de conduire au format de carte bancaire

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 le permis de conduire au format d'une carte bancaire (voir supra), sa validité administrative restreinte et une adaptation du permis de conduire pour motos.

Les premiers permis de conduire au format d'une carte bancaire seront délivrés dans le cadre de projets pilotes lors de la présidence belge de l'Union européenne en 2010. La phase pilote de 6 mois sera suivie par le roll-out complet pour l'ensemble des communes jusque fin 2012. Le permis de conduire au format d'une carte bancaire sera un modèle unique et aura une validité administrative limitée.

2.1.2.2. Banque de données centrale des permis de conduire

Cette banque-carrefour, 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 pour le lancement de cette banque de données et de la création du cadre légal ad hoc. Cette banque-carrefour sera opérationnelle dans le courant du second semestre de 2010.

2.1.2.3. Hervorming van de rijopleiding

In het kader van de invoering van de derde Europese richtlijn zal de rijopleiding voor de categorieën A (motor) en B grondig worden herdacht aan de hand van de voorstellen die door de werkgroep “rijopleiding” van de FCVV (Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid) werden uitgewerkt om te komen tot een rijopleiding in stappen, inclusief een follow-up periode na het behalen van het rijbewijs.

In afwachting daarvan wordt de bestaande rijopleiding cat. B aangepast m.b.t. de beperking van het aantal begeleiders dat op het voorlopig rijbewijs mag voorkomen (slechts één begeleiding per jaar behalve voor de ouders) en de beperking van de verlenging van het voorlopig rijbewijs.

2.1.3. Handhaving

2.1.3.1. *Follow-up* van de verkeersveiligheidsplannen van de politie

Het verkeer is als de 7de basisfunctie van de lokale politie ingeschreven, waardoor de verkeersactiviteiten van de politie worden verankerd en beter zullen worden gevolgd.

Zowel de federale verkeerspolitie als de lokale politiezones bepalen in hun strategische en operationele plannen de verkeersveiligheidsfenomenen waarop ze zich zullen toespitsen en welke inspanningen ze daartoe zullen leveren. Om een beeld te kunnen schetsen van de manier waarop deze fenomenen zullen worden aangepakt en tot welke resultaten die leiden, is het noodzakelijk dat al deze data op centraal niveau worden verzameld en geanalyseerd. Dit is een belangrijk hulpmiddel bij het uitstippelen van het verkeersveiligheidsbeleid en zorgt er tevens voor dat de federale overheid haar verplichtingen kan nakomen ten aanzien van Europese Unie (zie de Aanbeveling van de Europese Commissie van 6 april 2004) met betrekking tot de inspanningen die worden gedaan tot bestrijding van de drie grote verkeersveiligheidsproblemen: snelheid, alcohol en gordeldracht.

2.1.3.2. Versnelde afhandeling van verkeersovertradingen

Vanuit preventief oogpunt dient de bestraffing inzake verkeer “snel, zeker en aangepast” te zijn.

Daarom zullen in 2010, in samenwerking met de minister van Justitie, initiatieven worden genomen die de verwerking en de afhandeling van de verkeersover-

2.1.2.3. Réforme de la formation à la conduite

Dans le cadre de l'application de cette troisième directive européenne, la formation à la conduite pour les catégories A (moto) et B sera profondément repensée en tenant compte des propositions formulées par le groupe de travail “formation à la conduite” de la CFSR (Commission fédérale pour la sécurité routière) en vue d'aboutir à un permis de conduire par étapes, incluant une période de suivi après l'obtention du permis de conduire.

Dans l'attente de cette reconsidération, la formation à la conduite cat. B actuelle est adaptée par la limitation du nombre de guides pouvant figurer sur le permis de conduire provisoire (seul un accompagnement annuel sauf pour les parents) et la limitation de la prolongation du permis de conduire provisoire.

2.1.3. Contrôle et poursuite

2.1.3.1. Suivi des plans de sécurité routière de la police

La circulation constitue la 7^e fonction de base de la police locale, de sorte que les activités en matière de circulation routière seront consolidées et mieux suivies.

Tant la police fédérale de la circulation que les zones de police locale détermineront dans leurs plans stratégique et opérationnel les phénomènes de sécurité routière sur lesquels elles se concentreront et les efforts qu'elles fourniront à cet effet. Pour se faire une idée de la manière dont ces phénomènes seront abordés et des résultats escomptés, il est nécessaire que toutes ces données soient rassemblées et analysées à un niveau central. Ceci est un outil important pour l'élaboration de la politique de sécurité routière et permet en outre à l'autorité fédérale de respecter ses obligations vis-à-vis de l'Union européenne (voir recommandation de la Commission européenne du 6 avril 2004) en ce qui concerne les efforts entrepris pour lutter contre les trois grands problèmes de la sécurité routière, à savoir la vitesse, l'alcool et le port de la ceinture de sécurité.

2.1.3.2. Traitement accéléré des infractions routières

D'un point de vue préventif, la sanction en matière de circulation doit être “rapide, certaine et adaptée”.

C'est la raison pour laquelle des initiatives seront prises en 2010, en collaboration avec le ministre de la Justice, qui accéléreront sensiblement le traitement

tredingen gevoelig versnellen, waardoor de efficiëntie verhoogt en het gevoel van straffeloosheid bij niet-betaling vermindert. De kennisgeving van de vastgestelde overtreding met vraag tot betaling van de geldboete, de ingebrekestellingen tot betaling en de gedwongen uitvoering bij niet-betaling worden bij voorkeur in één enkele dienst gecentraliseerd onder het toezicht van het parket (met inachtneming van de rechten van de verdediging). Wie niet op tijd betaalt, krijgt een hogere geldboete. Gedwongen uitvoering van de betaling of een automatische omzetting van de geldboete in een rijverbod dient mogelijk te zijn.

Daartoe behoren eveneens de verscherping van de verplichting voor de houder van de nummerplaat om de identiteit van de bestuurder die de overtreding heeft begaan, bekend te maken, evenals de verlenging van de verjarings- en herhalingstermijnen voor verkeers-overtredingen.

2.1.3.3. Rijbewijs met punten als recidivesysteem

Een aangepaste maatschappelijke reactie voor veelplegers van verkeersovertredingen is noodzakelijk. Ingevolge het systeem van de onmiddellijke inningen (van toepassing op 80% van de overtredingen) volstaat het om telkens de geldboete te betalen (bijv. door het rood rijden, snelheidsovertredingen tot 170 km/uur op autosnelwegen of tot 86 km/uur in de bebouwde kom). Daarbij wordt geen rekening gehouden met de recidive, zodat er ook geen preventief effect van uitgaat om dit te voorkomen.

In de meeste Europese landen (20 van de 27 EU-lidstaten) werd het rijbewijs met punten ingevoerd: aan elke overtreding wordt, naargelang van de ernst, een aantal punten toegekend. Wanneer de overtreding definitief is afgehandeld, wordt dit aantal punten op naam van de houder van het rijbewijs genoteerd. Wanneer het maximaal aantal punten wordt bereikt, volgt er automatisch een rijverbod met de verplichting een veiligheidskursus te volgen. Punten kunnen via bepaalde systemen worden terugwonnen.

Het rijbewijs met punten is bijgevolg vooral een recidivesysteem met een hoge preventieve en ontradende kracht: elke bestuurder weet op voorhand wat hem te wachten staat als hij overtredingen blijft begaan: wie één lichtere of enkele lichtere overtredingen heeft begaan, loopt geen gevaar, maar weet toch dat hij op zijn hoede moet zijn: hij zal zijn rijgedrag moeten aanpassen om het totaal van de punten niet te bereiken. Wie één zware overtreding heeft begaan, loopt daadwerkelijk het risico dat wanneer hij nog zo'n zware overtreding begaat, het puntentotaal zal worden bereikt.

des infractions routières et permettront ainsi d'améliorer l'efficacité et de diminuer le sentiment d'impunité en cas de non-paiement. La notification de l'infraction constatée, incluant la demande de paiement de l'amende, les mises en demeure de paiement et l'exécution forcée en cas de non-paiement, seront de préférence centralisées dans un seul service supervisé par le parquet (tout en respectant les droits de la défense). Celui qui ne paie pas à temps se verra infliger une amende plus élevée. L'exécution forcée du paiement ou la conversion automatique de l'amende en une interdiction de conduite devront être possibles.

Le durcissement de l'obligation pour le titulaire de la plaque d'immatriculation de communiquer l'identité du conducteur ayant commis l'infraction ainsi que la prolongation des délais de prescription et de rappel en matière d'infractions routières figurent également parmi les possibilités.

2.1.3.3. Permis de conduire à points comme moyen de lutte contre la récidive

Une réponse sociale adaptée est nécessaire à l'encontre des récidivistes. Avec le système des perceptions immédiates (applicable à 80% des infractions), il suffit à chaque fois de payer l'amende (ex.: franchissement d'un feu rouge, excès de vitesse jusqu'à 170 km/h sur les autoroutes ou jusqu'à 86 km/h en agglomération). Ce système ne tient pas compte de la récidive et n'a donc pas non plus d'effet préventif empêchant celle-ci.

La plupart des pays européens (20 des 27 États membres) ont introduit le permis de conduire à points dont le principe consiste à attribuer un certain nombre de points à chaque infraction en fonction de sa gravité. Dès le traitement définitif de l'infraction, ce nombre de points est noté au nom du titulaire du permis de conduire. Lorsque le nombre maximum de points est atteint, il s'ensuit automatiquement une interdiction de conduite assortie d'une obligation de suivre un cours de sécurité. Les points peuvent être récupérés via certains systèmes.

Le permis de conduire à points est par conséquent un système s'appliquant aux récidives, qui présente un grand pouvoir de dissuasion et de prévention. Chaque conducteur sait à l'avance ce à quoi il doit s'attendre s'il persiste à commettre des infractions. Celui qui ne commet que quelques infractions légères ne court aucun risque, mais sait déjà qu'il doit désormais faire attention et adapter son comportement sur la route s'il ne veut pas que le maximum autorisé de points soit atteint. Celui qui commet une infraction grave, par contre, court effectivement le risque d'atteindre ce maximum s'il commet une autre infraction grave.

Dergelijk preventieve kracht kan niet worden bereikt op basis van een gerechtelijk systeem, waarbij de toepassing van de recidive afhankelijk is van de vordering van het openbaar ministerie en/of de beoordeling door de rechtbank.

De wet van 18 juli 1990 heeft het rijbewijs met punten in België virtueel ingevoerd, maar de uitvoeringsbesluiten zijn nooit getroffen. Als verklaring daarvoor wordt meestal verwezen naar de informaticaproblematiek, zowel bij Justitie als Mobiliteit, om de punten op naam van de bestuurder in een centraal bestand in te schrijven.

Aangezien de centrale databank rijbewijzen in 2010 operationeel wordt en ook de andere databanken ten laatste in 2011, kan de informatisering van het rijbewijs met punten effectief worden uitgevoerd. In afwachting wordt nagegaan of de bestaande wettelijke bepalingen niet moeten worden aangepast in het licht van de buitenlandse ervaringen en worden de noodzakelijke uitvoeringsbesluiten voorbereid.

Aldus moet het rijbewijs met punten een feit kunnen zijn tegen 1 januari 2012.

2.1.4. Verkeersreglementering

2.1.4.1. Nieuw verkeersreglement

In 2007 werd binnen de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid een werkgroep opgericht met als doel om het verkeersreglement te herschrijven tot een logisch, overzichtelijk en leesbaar geheel ten behoeve van de weggebruikers en de overheden.

Deze omvangrijke en arbeidsintensieve onderneming wordt eind 2009 afgerond en voor advies voorgelegd aan de FCVV en de Gewesten. Het is de bedoeling om tegen 1 juli 2010 een nieuwe tekst te presenteren. Daarna volgt een implementatie- en communicatieperiode vooraleer het nieuwe verkeersreglement daadwerkelijk kan in voege treden. Daarover moet nog overleg plaatsvinden met de betrokken overheden en instanties.

Diverse aanpassingen van het verkeersreglement die reeds hangende zijn, zullen nog worden doorgevoerd na overleg met de Gewesten, zoals de mogelijkheid om autocars toe te laten op de busstroken, de herziening van het algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens op 2x2-wegen, het verbod voor het vervoer van kinderen op de motor, enzovoort. Ook de problematiek van de quads zal worden bekeken.

Un tel pouvoir préventif ne sera pas obtenu avec un système judiciaire où l'application de la récidive dépend de la réquisition du ministère public et/ou du jugement du tribunal.

La loi du 18 juillet 1990 a virtuellement instauré le permis de conduire à points en Belgique, mais ses arrêtés d'exécution n'ont jamais été pris. En guise d'explication, il est souvent fait référence à la problématique informatique, tant à la Justice qu'à la Mobilité, pour enregistrer les points au nom du conducteur dans le fichier central.

Étant donné que la banque de données centrale des permis de conduire, ainsi que d'autres banques de données sera opérationnelle en 2010, l'informatisation du permis de conduire à points peut effectivement être réalisée. En attendant, la nécessité ou non d'adapter les dispositions légales existantes est examinée à la lumière des expériences menées à l'étranger et les arrêtés d'exécution nécessaires sont préparés.

Le permis de conduire à points devrait dès lors être une réalité aux alentours du 1^{er} janvier 2012.

2.1.4. Réglementation routière

2.1.4.1. Nouveau code de la route

En 2007, un groupe de travail a été créé au sein de la Commission fédérale de la sécurité routière, 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, nécessitant beaucoup de travail, sera terminée fin 2009 et soumise pour avis à la CFVS et aux Régions. Le but est de présenter un nouveau texte d'ici le 1^{er} juillet 2010. Cette publication sera suivie d'une période de communication et de mise en place, avant l'entrée en vigueur effective du nouveau code de la route. La mise en application doit encore faire l'objet d'une concertation avec toutes les autorités et les instances concernées.

Diverses adaptations du code de la route, déjà pendantes, seront introduites après une concertation avec les Régions. Il s'agit de la possibilité d'autoriser les motos et les cars sur les bandes réservées aux bus, de la révision de l'interdiction générale de dépassement pour les camions sur les routes à 2x2 bandes, de l'interdiction du transport d'enfants sur les motos, etc. La problématique des quads sera également examinée.

2.1.4.2. Veiligheidsaudits verkeersinfrastructuur

De Richtlijn 2008/96/EG over het veiligheidsbeheer van het trans-Europese autowegennet (3 000 km in ons land) dient ten laatste tegen 19 december 2010 te worden omgezet.

De bevoegdheids- en operationele aspecten m.b.t. de omzetting van deze richtlijn en de organisatie van veiligheidsaudits worden bekeken in een werkgroep met de Gewesten.

2.1.4.3. Voetgangers, fietsers en rolstoelers

In het recente verleden werd de huidige verkeersreglementering reeds op verscheidene punten aangepast om de veiligheid en mobiliteit van fietsers en voetgangers te verhogen. Vooral 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, zeker in de donkere maanden.

Het BIVV zet dan ook zijn acties voort om het dragen van fluohesjes voor schoolgaande kinderen te bevorderen. Daarnaast zal ook aandacht worden gegeven aan het dragen van de fietshelm, die ernstige hoofdkwetsuren kan voorkomen.

Rolstoelers hebben recht op een volwaardige plaats in het verkeer. In het kader van het nieuwe verkeersreglement zullen de verkeersregels die op hen betrekking hebben, worden doorgelicht. Ook de regelgeving m.b.t. het gebruik van de parkeerkaart en de voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap maakt hiervan deel uit.

2.1.4.4. Motorrijders

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

Een werkgroep binnen de Federale Commissie Verkeersveiligheid heeft in nauw overleg met de sector de volgende items grondig besproken:

2.1.4.2. Audits de sécurité de l'infrastructure routière

La directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité sur le réseau routier transeuropéen (3 000 km dans notre pays) doit être transposée en droit belge pour le 19 décembre 2010 au plus tard.

Un groupe de travail associant les Régions examine les aspects opérationnels et la répartition des compétences liés à la transposition de cette directive et l'organisation des audits de sécurité.

2.1.4.3. Piétons, cyclistes et chaisards

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 autres 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 poursuit donc ses actions destinées à promouvoir le port de vestes fluorescentes par 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 personnes utilisant une chaise roulante ont également droit à une place à part entière dans la circulation. Dans le cadre du nouveau code de la route, les règles de circulation qui les concernent seront examinées. La réglementation concernant l'utilisation de la carte de stationnement et les places réservées aux personnes handicapées s'inscrit dans cette démarche.

2.1.4.4. Motocyclistes

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 aussi comme une alternative face à la congestion du trafic.

Un groupe de travail au sein de la Commission fédérale pour la sécurité routière s'est penché, en étroite collaboration avec le secteur, sur les éléments repris ci-dessous:

- rijopleiding op basis van de nieuwe Europese richtlijn 2006/126 (zie hoger);
- kledijvoorschriften;
- opleiding wegkapiteins;
- zichtbaarheid van de motorrijder (brochure, campagne);
- veiligheidskeuring van motorfietsen.

Op basis van de conclusies van deze werkgroep zal in 2010 de wetgeving worden aangepast.

2.1.5. Voertuigveiligheid

2.1.5.1. Invoering Europese nummerplaat

In navolging van de meeste andere Europese landen, zal België ter gelegenheid van het Europees voorzitterschap in juli 2010 overgaan tot invoering van de Europese kentekenplaat. Deze kentekenplaat betreft het Europees model met 7 karakters, zwart opschrift op een witte achtergrond, voorafgegaan door het blauwe EU-symbool met daarin het B-teken.

Voor de kentekenplaat wordt een retributie ingevoerd die de kosten voor de aanmaak en de aflevering van plaat zal dekken.

Vanaf 2011 zullen de nieuwe bromfietsen klasse A en B worden ingeschreven en moeten zij een nummerplaat hebben. Op een gefaseerde wijze zal deze verplichting ook worden ingevoerd voor de reeds in het verkeer gebrachte bromfietsen. In 2010 wordt het reglementair kader voor inschrijving van bromfietsen opgesteld.

2.1.5.2. Centrale Databank Voertuigen

Deze databank 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 “online” en “in real time” over de juiste informatie kunnen beschikken. Eind 2009 zal een wetsontwerp worden ingediend dat daarvoor het wettelijk kader creëert. De Centrale Databank Voertuigen zal eind 2010 operationeel zijn.

De volledige informatisering van de homologatieprocedure wordt aangevat in 2010, parallel met de uitbouw van het Europees homologatienetwerk (ETAES) en de implementatie van de Centrale Databank Voertuigen (zie verder). Dit zal voor een beter beheer van de gegevens zorgen maar ook voor een verbeterde dienstverlening aan de ondernemingen en aan de burgers.

- formation à la conduite en fonction de la nouvelle directive européenne 2006/126 (voir plus haut);
- prescriptions en matière d’habillement;
- formation des capitaines de route;
- visibilité des motocyclistes (brochure, campagne);
- contrôle de sécurité des motocyclettes.

Sur la base des conclusions de ce groupe de travail, la législation sera adaptée en 2010.

2.1.5. Sécurité des véhicules

2.1.5.1. Introduction de la plaque d’immatriculation européenne

À l’instar de la plupart des autres pays européens, la Belgique introduira la plaque d’immatriculation européenne à l’occasion de sa présidence européenne en juillet 2010. Il s’agit du modèle européen à 7 caractères noirs sur fond blanc, précédés du symbole européen bleu intégrant la lettre B.

Une rétribution sera introduite pour couvrir les frais de fabrication et de livraison de la plaque d’immatriculation.

À partir de 2011, les nouveaux cyclomoteurs des classes A et B devront être immatriculés et porter une plaque d’immatriculation. La même procédure sera appliquée progressivement aux cyclomoteurs déjà mis en circulation. Le cadre réglementaire de l’immatriculation des cyclomoteurs sera finalisé en 2010.

2.1.5.2. 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 projet de loi créant le cadre légal sera déposé à la fin de l’année 2009. La banque de données centrale des véhicules sera opérationnelle fin 2010.

L’informatisation complète de la procédure d’homologation débutera en 2010, 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). Cette procédure permettra de mieux gérer les données et d’offrir un meilleur service aux entreprises et aux citoyens.

2.1.5.3. Autokeuring

Sinds 1 september 2009 werden de openingsuren van de autokeuringscentra op maandag en donderdag verlengd tot 19 uur. Vanaf 1 januari 2010 wordt de mogelijkheid tot reservering via internet of telefoon (niet-betalend nummer) veralgemeend. In de schoot van de beroepsvereniging GOCA zal een ombudsfunctie worden gecreëerd. In laatste instantie kan men ook terecht bij de bemiddelingsdienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De tarieven van de autokeuring werden sinds 1999 niet meer geïndexeerd. Hierdoor komen alle instellingen voor autokeuring in het rood en raken de reserves van het compensatiefonds uitgeput. Daarom zal een tariefaanpassing worden doorgevoerd

2.1.5.4. Dode hoek vrachtwagens

Rechtsafslaande vrachtwagens zijn een reëel gevaar voor fietsers omwille van de dode hoek, ondanks de verplichte aanwezigheid van dodehoekspiegels en de mogelijkheid om camerasystemen toe te passen.

Er worden een aantal proefprojecten opgezet waarbij vrachtwagens bijkomend worden uitgerust met extra knipperlichten en/of geluidssignalen en eventuele andere systemen, die na 1 jaar door de FOD Mobiliteit en Vervoer en het BIVV ervaringsgericht op hun doeltreffendheid zullen worden geëvalueerd.

2.1.5.5. Uitzonderlijk vervoer

Begin 2010 zal in samenwerking met de Gewesten de nieuwe reglementering betreffende het uitzonderlijk vervoer en begeleiding ervan deels van kracht worden. Daardoor zullen de vergunningen voor uitzonderlijk vervoer worden geïnformatiseerd en dus ook sneller kunnen worden afgeleverd. In een latere fase zal het uitzonderlijk vervoer niet meer door de politie maar door erkende begeleiders worden begeleid. Daardoor komt belangrijke politiecapaciteit vrij voor andere verkeerstaken.

2.2. Het spoor

2.2.1. Veiligheid en interoperabiliteit

Drie richtlijnen, die nog in Belgisch recht moeten worden omgezet, vormen de uitgangspunten voor de aanvullingen om de regelgeving van de Belgische spoorwegsector te vervolledigen.

2.1.5.3. Contrôle technique automobile

Depuis le 1^{er} septembre 2009, les centres de contrôle technique automobile sont ouverts les lundis et jeudis jusqu'à 19 heures. La possibilité de prendre rendez-vous par internet ou par téléphone (numéro gratuit) sera généralisée à partir du 1^{er} janvier 2010. Une fonction de médiateur sera créée au sein du GOCA. Le client pourra également s'adresser en dernière instance au service de médiation du SPF Mobilité et Transports.

Les tarifs en matière de contrôle technique n'ont plus été indexés depuis 1999. Tous les organismes de contrôle technique sont par conséquent dans le rouge et les réserves du fonds de compensation s'épuisent. Les tarifs feront dès lors l'objet d'une adaptation.

2.1.5.4. Angle mort des camions

Les camions tournant à droite constituent un réel danger pour les cyclistes en raison de l'angle mort et ce, en dépit de l'obligation d'installer un rétroviseur pour angle mort et de la possibilité d'installer un système de caméras.

Un certain nombre de projets pilotes sont en cours: les camions se voient équipés de clignotants supplémentaires et/ou de signaux sonores ou d'autres systèmes éventuels. L'efficacité de ces initiatives sera évaluée après 1 an par le SPF Mobilité et Transports et l'IBSR.

2.1.5.5. Transport exceptionnel

La nouvelle réglementation relative au transport exceptionnel et à l'accompagnement de celui-ci entrera partiellement en vigueur début 2010, en collaboration avec les Régions. Les autorisations de transport exceptionnel pourront ainsi être informatisées et donc délivrées plus rapidement. Dans une phase ultérieure, le transport exceptionnel ne sera plus accompagné par la police, mais par des accompagnateurs agréés. Grâce à cette nouvelle procédure, une importante capacité policière sera libérée pour d'autres tâches relatives à la circulation.

2.2. Le rail

2.2.1. Sécurité et interoperabilité

Trois directives, qui restent à transposer en droit belge, constituent les bases des compléments à mettre en place pour parfaire la régulation du secteur ferroviaire belge.

Het gaat om:

- Richtlijn 2007/59 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (omzettingstermijn: 4 december 2009);
- Richtlijn 2008/57 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (omzettingstermijn: 20 juli 2010);
- Richtlijn 2008/110 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (omzettingstermijn: 25 december 2010).

De omzettingstermijnen verschillen, maar toch leek het raadzaam om ze gelijktijdig te behandelen om coherente pakketten nieuwe regelgeving te maken (een van deze pakketten gaat over de veiligheid, een andere handelt over de interoperabiliteit). Het is ook aangewezen om rekening te houden met de nauwe banden die er tussen de interoperabiliteit en de exploitatieveiligheid bestaan, en om te vermijden dat we sommige essentiële teksten over het Belgische spoorwegrecht herhaaldelijk zouden moeten wijzigen (in het bijzonder de wetten van 4 en 19 december 2006). Bij dat alles hebben we niet vergeten om de spoorwegoperatoren effectieve rechtsmogelijkheden te geven om tegen beslissingen van de veiligheidsinstantie en van het controleorgaan in beroep te gaan: er zijn daar twee wetsontwerpen aan gewijd.

Ik zal het Parlement dus vier wetsontwerpen voorleggen die samen een spoorwegpakket vormen, en waarover men tegen einde 2009 zal moeten stemmen.

In aansluiting daarop zal ik, in samenspraak met de eerste minister en de regering, de voor dit spoorwegpakket nodige uitvoeringsbesluiten voorstellen, de koninklijke besluiten die onder mijn bevoegdheid vallen aan de Koning ter ondertekening voorleggen, en ik zal ook de vereiste ministeriële besluiten nemen. Dit regelgevend werk moet in de loop van 2010 klaar zijn.

2.2.2. Veiligheidsinstantie en onderzoeksorgaan

Tijdens de voorbereiding van de voornoemde wetsontwerpen is gebleken dat we de organisatie en/of het statuut van een aantal organen moeten veranderen en verbeteren waaronder:

- de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) of, volgens de Europese terminologie, de Belgische nationale veiligheidsinstantie;
- het onderzoeksorgaan voor de spoorwegen;

Il s'agit de:

- la directive 2007/59 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté (délai de transposition: 4 décembre 2009);
- la directive 2008/57 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (délai de transposition: 20 juillet 2010);
- la directive 2008/110 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (délai de transposition: 25 décembre 2010).

Quoique les échéances de transposition soient différentes, il est apparu judicieux de les traiter simultanément afin de former des paquets cohérents de nouvelles législations (l'un de ces paquets étant consacré à la sécurité et l'autre à l'interopérabilité), de tenir compte des liens étroits existant entre l'interopérabilité et la sécurité d'exploitation et d'éviter des modifications à répétition de certains textes essentiels du droit ferroviaire belge (en particulier les lois du 4 et 19 décembre 2006). Dans cet ensemble, la nécessité de donner aux opérateurs ferroviaires des voies de recours juridictionnel effectif face aux décisions de l'autorité de sécurité et de l'organe de contrôle n'a pas été perdue de vue: deux projets de loi lui sont consacrés.

Je déposerai donc, devant le Parlement, quatre projets de loi formant ensemble un paquet ferroviaire à voter d'ici le 4 décembre 2009.

Dans la foulée, je proposerai au gouvernement, en accord avec le premier ministre, les arrêtés royaux nécessaire à l'exécution de ce paquet ferroviaire, soumettrai à la signature royale les arrêtés royaux relevant de ma compétence et prendrai les arrêtés ministériels requis. Ce travail réglementaire devra être terminé dans le courant de 2010. Ce cadre réglementaire devra être prêt dans le courant de l'année 2010.

2.2.2. Autorité de sécurité et organe de contrôle

À l'occasion de la préparation des projets de loi précités, il a été constaté que des modifications et des améliorations doivent être apportées à l'organisation et au statut des organes existants, y compris:

- le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) situé au sein du SPF Mobilité et Transports, ou autorité nationale belge de sécurité selon la terminologie européenne;
- l'organe d'enquêtes ferroviaire;

Deze wijzigingen en verbeteringen vloeien voort uit de verplichting om de opdrachten van deze organen uit te breiden en uit de daaruit volgende noodzaak om:

— hen meer middelen te geven opdat ze hun nieuwe taken zouden aankunnen;

— hen structuren te geven die het best aan hun verantwoordelijkheden, opdrachten en uitdagingen zijn aangepast, en waarbij men rekening houdt met de ervaring die ze sinds hun oprichting hebben verworven.

De nieuwe initiatieven moeten in de loop van de eerste helft van 2010 zijn afgerond. Ik zal er in ieder geval over waken dat men zich nauwgezet aan de huidige budgettaire beperkingen houdt, hoewel de in te zetten middelen groter zullen zijn dan deze waarover ze tot nog toe beschikten.

2.2.3. Vervollediging van de regelgeving

In 2009 werd het bestek voor het veiligheidspersoneel bij ministerieel besluit goedgekeurd. In 2010 zal ik deze regelgeving met twee andere ministeriële besluiten aanvullen: enerzijds een over het bestek voor het rollend materieel, en anderzijds een over het bestek voor de spoorweginfrastructuur. De belangrijkste inhoud van deze twee bestekken is de volgende:

— het bestek voor het rollend materieel bevat de technische regels voor het rollend materieel bestemd voor het verkeer op het deel van het Belgische spoorwegnet waar de technische specificaties van interoperabiliteit (TSI) niet van toepassing zijn;

— het bestek voor de infrastructuur omvat alle technische en veiligheidsvoorschriften voor de bouw en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur die voor de interoperabiliteit moet zorgen.

Deze drie bestekken vormen een volledig en helemaal bijgewerkt geheel van de voorschriften die men moet toepassen om aan de essentiële vereisten (veiligheid, betrouwbaarheid, beschikbaarheid, gezondheid, bescherming van het leefmilieu en technische interoperabiliteit) te voldoen. Deze vereisten zijn onontbeerlijk om een kwaliteitsvol en veilig spoorwegverkeer op het Belgische netwerk te waarborgen.

2.2.4. Spoorwegpolitie

Ik zal ook de wet van 15 april 1843 op de spoorwegpolitie moeten aanpassen om met de nieuwe eisen rekening te kunnen houden, met name inzake de invoering van administratieve boetes die men moet toepassen in gevallen waarbij de spoorwegveiligheid in het gedrang

Ces modifications et améliorations résultent de l'obligation d'étendre les missions de ces trois organismes et de la nécessité subséquente:

— d'accroître les moyens à mettre à leur disposition pour leur permettre de remplir leurs nouvelles tâches;

— de les doter des structures les mieux adaptées aux responsabilités, aux missions et aux défis qui sont les leurs en tenant compte de l'expérience acquise quant à leur fonctionnement depuis leur création.

L'objectif d'aboutissement des nouvelles initiatives se situera dans le courant du premier semestre de 2010. En tout état de cause, il sera veillé à respecter scrupuleusement les contraintes budgétaires actuelles bien que les moyens à mettre en œuvre soient plus importants que ceux disponibles jusqu'à présent.

2.2.3. Achèvement de la réglementation belge

En 2009, un arrêté ministériel fixant le cahier des charges du personnel de sécurité a été pris. En 2010, cette réglementation sera complétée par la prise de deux autres arrêtés ministériels qui contiendront, d'une part, le cahier des charges du matériel roulant et, d'autre part, le cahier des charges de l'infrastructure ferroviaire. Le contenu principal de ces deux cahiers des charges se définit comme suit:

— le cahier des charges du matériel roulant comprend les règles techniques du matériel roulant pour la circulation sur le réseau belge là où les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) ne sont pas d'application;

— le cahier des charges de l'infrastructure comprend l'ensemble des règles techniques et de sécurité s'appliquant à la construction et à la maintenance de l'infrastructure ferroviaire en vue de garantir l'interopérabilité.

Ces trois cahiers des charges forment un ensemble complet et totalement actualisé des règles en application permettant de respecter les exigences essentielles (sécurité, fiabilité, disponibilité, santé, protection de l'environnement et interoperabilité technique) qui sont indispensables pour garantir une circulation ferroviaire de qualité et sûre sur le réseau belge.

2.2.4. Police des chemins de fer

Il conviendra d'adapter également la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer pour pouvoir tenir compte des exigences nouvelles, notamment en matière d'introduction d'amendes administratives à appliquer en cas d'infractions mettant en cause la sécurité ferroviaire.

komt. Ik zal de nodige impulsen geven opdat de minister van Binnenlandse Zaken het parlement hierover zo vlug mogelijk een wetsontwerp zou kunnen voorleggen.

Ik zal in samenspraak met de minister voor Overheidsbedrijven, mijn technische steun voor de uitwerking van dit project ter beschikking stellen.

2.2.5. Regelgevend kader voor de veiligheid: sancties

Momenteel vormt de intrekking van het veiligheids-certificaat of van de erkenning de enige sanctie om dat besluit te doen naleven. Men kan een dergelijke enige sanctie soms als onevenwichtig beoordelen. Ze kan van die aard zijn dat ze de activiteit van de spoorwegbedrijven veel te sterk beknut en tot een verlamming van het spoorwegnet leidt. Een tabel met meer genuanceerde sancties vormt vast en zeker een meer geschikte oplossing, wat veronderstelt dat ik titel II van de wet van 19 december 2006 betreffende de spoorwegveiligheid zou aanvullen met een hoofdstuk III dat een specifiek stelsel van administratieve boetes invoert. Ik zal daarover een wetsontwerp voorbereiden.

2.2.6. Overwegen

Het nieuwe "Plan overwegen 2008 – 2015" dat INFRA-BEL ter uitvoering van zijn beheersovereenkomst heeft opgemaakt, werd goedgekeurd en wordt nu gerealiseerd. Dit plan wil het aantal ongevallen tussen 2007 en 2015 met 25% terugdringen door op vier hoofdassen te werken: overwegen afschaffen, de seingeving verbeteren, zorgen voor camerabewaking en de weggebruikers sensibiliseren.

Ik zal daarvoor in 2010 twee regelgevende teksten publiceren. De eerste zal de veiligheidsinstallaties en de seingeving betreffen en het koninklijk besluit van 2 augustus 1977 opheffen. De tweede zal over de doortochtzone handelen (met name wanneer men een sein voorbijrijdt).

2.2.7. Spoorwegbeveiliging

Rekening houdende met zijn rol, plaats en bijzonderheden (zowel wat betreft het personen- als het goederenvervoer) is de spoorwegsector nauw betrokken bij alle vraagstukken over de spoorwegbeveiliging.

Je donnerai les impulsions nécessaires afin que le ministre de l'Intérieur puisse déposer aussi rapidement que possible un projet de loi devant le Parlement concernant ce sujet.

De commun accord avec le ministre des Entreprises publiques, j'apporterai mon appui technique à l'élaboration de ce projet.

2.2.5. Cadre réglementaire de sécurité: sanctions

La seule sanction qui existe actuellement pour faire respecter cet arrêt tient dans le retrait du certificat de sécurité ou de l'agrément de sécurité. Une telle sanction unique peut parfois être jugée disproportionnée. Elle peut aussi être de nature à entraver gravement l'activité des entreprises ferroviaires ainsi qu'à engendrer des paralysies du réseau ferroviaire. Une grille de sanctions plus nuancées constitue certainement une solution plus appropriée, qui suppose que le titre II de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité ferroviaire soit complété par un chapitre III instaurant un régime spécifique d'amendes administratives. Un projet de loi sera préparé à cet effet.

2.2.6. Passages à niveau

Le nouveau "Plan passages à niveau 2008 – 2015" établi par INFRA-BEL en exécution de son contrat de gestion a été approuvé et est en cours de réalisation. Ce plan vise à réduire de 25% le nombre d'accidents entre 2007 et 2015 en agissant sur quatre axes principaux: suppression de passages à niveau, amélioration de la signalisation, surveillance par caméra et sensibilisation des usagers de la route.

Deux textes réglementaires seront publiés en 2010 dans cette perspective. Le premier portera sur les dispositifs de sécurité et la signalisation; il abrogera l'arrêté royal du 2 août 1977. Le deuxième se rapportera à la zone de franchissement (notamment en cas de dépassement d'un signal).

2.2.7. Sûreté ferroviaire

Compte tenu de son rôle, de sa place et de ses spécificités (tant en ce qui concerne le transport de personnes qu'en ce qui concerne le transport de marchandises), le secteur ferroviaire est très concerné par toutes les questions en relation avec la sûreté ferroviaire.

Ik zal de huidige bepalingen grondig en kritisch bestuderen. Met dit onderzoek wil ik alle mogelijkheden vinden om de verschillende betrokken overheden de middelen te geven om bij problemen efficiënt en onbetwistbaar op te treden, en wil ik tevens de te nemen maatregelen kunnen inventariseren.

In de loop van 2010 zal ik het parlement een wetsontwerp over het toekomstige actiekader voorleggen. Dat is zonder twijfel de meest geschikte oplossing om een allesomvattende strategie en een integrale visie te definiëren. Ik zal ten aanzien van alle betrokken partijen initiatieven nemen om dat wetsontwerp snel voor te bereiden..

2.3. Wegvervoer

2.3.1. Wetgeving, regelgeving van het wegvervoer (goederen en reizigers)

Drie nieuwe Europese reglementen zullen in het Publicatieblad van de Europese Unie verschijnen. Ze betreffen de toegang tot het beroep van wegvervoerder (goederen en personen) en de toegang tot de markten van het personen- en goederenvervoer, namelijk:

- de verordening tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen;
- de verordening tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor de toegang tot de markt van het internationaal goederenvervoer over de weg;
- de verordening tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor de toegang tot de markt voor het internationaal vervoer per touringcar en autobus.

Om deze nieuwe Europese verordeningen uit te voeren, moet ik de Belgische wetgeving herzien, wat in 2010 zal gebeuren.

In dit verband worden de volgende doelstellingen nagestreefd:

- ik zal de bepalingen van die verordeningen gebruiken om tot een zo groot mogelijke administratieve vereenvoudiging te komen en de positie van de Belgische wegvervoersector te versterken;
- ik zal in dat kader een verbeteringsprogramma uitwerken voor de afgifte van vergunningen voor het goederen- en personenvervoer, zonder evenwel te vergeten dat we de toegang tot het beroep moeten blijven controleren, want het gaat hier om een waarborg voor de sector; ik zal onder andere voor elektronische inschrijvingen van vervoersondernemingen zorgen;

Toutes les dispositions existantes seront examinées de façon approfondie et critique. Le but de cet examen consiste à rechercher toutes les possibilités permettant de conférer aux différentes autorités concernées les moyens d'agir avec efficacité et de manière incontestable en cas de problème, et à pouvoir recenser les mesures à prendre.

Le futur cadre d'action qui sera proposé fera l'objet d'un projet de loi que je déposerai devant le Parlement dans le courant du premier semestre 2010. C'est très certainement là la solution la plus adéquate pour définir une stratégie globale et une vision intégrale. Les initiatives seront prises avec toutes les parties concernées afin de préparer rapidement ce projet de loi.

2.3. Transport routier

2.3.1. Législation, réglementation du transport routier (marchandises et voyageurs)

Trois nouveaux règlements européens paraîtront dans le Journal officiel de l'Union européenne. Ils concernent l'accès à la profession et au marché des transporteurs routiers (marchandises et personnes), en l'occurrence:

- le règlement établissant les règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route;
- le règlement établissant les règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route;
- le règlement établissant les règles communes pour l'accès au marché des services de transport par autocars et autobus.

Pour mettre en œuvre tous ces nouveaux règlements européens, nous devons revoir la législation belge, ce qui est prévu pour 2010.

Dans ce cadre, les objectifs suivants sont à atteindre:

- nous utiliserons les dispositions reprises dans ces règlements pour simplifier autant que possible l'administration et renforcer la position du transport routier belge;
- nous développerons aussi, dans ce contexte, un programme d'amélioration pour la délivrance des licences pour le transport de marchandises et de personnes, sans pour autant oublier le contrôle de l'accès à la profession car il s'agit là d'une garantie pour le secteur; entre autres, nous veillerons à un enregistrement électronique des entreprises de transport;

— ik zal tegelijkertijd de nodige synergieën ontwikkelen met andere overheidsinstanties om over de nodige inlichtingen te beschikken en die uit te wisselen (ook met buitenlandse overheden), en om de inbreuken op de regelgeving efficiënt te kunnen vervolgen; dat is een waarborg voor een betere verkeersveiligheid en eerlijke concurrentie.

2.3.2. Boetecatalogus

Op basis van de door de controlediensten verworven ervaring dringt zich een wijziging van de boetecatalogus op. Ik heb hierover met alle representatieve beroepsorganisaties van de wegvervoersector al veel overleg gepleegd. In deze context heb ik bijzondere aandacht geschonken aan de inbreuken betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen (ADR) en de inbreuken die de technische controles op de weg aan het licht brachten. Ook voor het uitzonderlijk vervoer zal een boetecatalogus worden opgesteld.

De wijzigingen vereisen een aanpassing van de regelgeving. Ik zal het nodige doen om vanaf begin 2010 twee ontwerpen van koninklijk besluit voor te stellen.

2.3.3. Wegcontrole (op de weg en in de bedrijven)

Wat de wegcontrole betreft (zowel op de weg als in de bedrijven), zal ik een nieuwe klemtoon leggen op de samenwerking en de complementariteit van de verschillende controlediensten alsook op alle samenwerkingsvormen die tot kwaliteitsvolle, efficiënte en – indien nodig – gerichte controles leiden. De doelstelling van deze actie is duidelijk: langs de ene kant de bestaande synergieën tussen de Belgische controlediensten versterken (uitvoering van het Actieplan van 20 november 2001 betreffende de samenwerking tussen de federale controlediensten belast met de controle van het zwaar vervoer, met dien verstande dat er ook een bijzondere aandacht zal uitgaan naar de ontwikkeling van de synergieën met de regionale Belgische controlediensten) en langs de andere kant, in het kader van de overeenkomst Euro Contrôle Route, de zich constant ontwikkelende synergieën met de controlediensten van de vele andere Europese landen versterken.

Vooraf wat betreft Euro Contrôle Route zal België (als medeoprichter) de nodige initiatieven nemen om de organisatie een nieuwe impuls te geven. Een gemeenschappelijke sokkel van de Beneluxlanden zal deze proactieve actie schragen. Ik zal de acties in overweging nemen en ze in hoofdzaak richten op de verbetering van de opleiding en informatie van het controlepersoneel, de

— nous développerons en même temps les synergies nécessaires avec d'autres instances administratives pour pouvoir disposer des informations requises et les échanger (également avec des autorités étrangères) afin de poursuivre de façon efficace les infractions à la réglementation; ceci constitue une garantie pour une meilleure sécurité routière et une concurrence équitable.

2.3.2. Catalogue des amendes

L'expérience acquise par les services de contrôle nous révèle qu'une modification du catalogue des amendes s'impose. Nous avons déjà abordé ce sujet avec toutes les organisations professionnelles représentatives du secteur du transport routier. Dans ce contexte, nous avons principalement mis l'accent sur les infractions en matière de transport de marchandises dangereuses (ADR) et sur les infractions constatées lors de contrôles techniques sur la route. Un catalogue des amendes sera également défini pour le transport exceptionnel.

De telles modifications exigent aussi une modification de la réglementation. Nous ferons le nécessaire pour présenter deux projets d'arrêté royal dès le début de 2010.

2.3.3. Contrôle routier (sur la route et dans les entreprises)

En ce qui concerne le contrôle routier (tant sur la route que dans les entreprises), nous mettrons désormais l'accent sur la collaboration et la complémentarité des différents services de contrôle et sur toutes les formes de coopération menant à des contrôles de qualité, efficaces et si nécessaire, ciblés. L'objectif de cette action est clair: il s'agit d'un côté de renforcer les synergies existantes entre les services de contrôle belges (mise en œuvre du Plan d'action du 20 novembre 2001 relatif à la collaboration entre les différents services de contrôle fédéraux chargés du contrôle du transport lourd, ce qui signifie qu'une attention particulière sera portée sur le développement de synergies avec les services de contrôle régionaux), et de l'autre côté de renforcer, dans le cadre d'Euro Contrôle Route, les synergies se développant constamment avec de nombreux autres pays européens.

Pour ce qui concerne Euro Contrôle Route, la Belgique (en tant que cocréateur) prendra les initiatives nécessaires pour donner une nouvelle impulsion à l'organisation. Un socle commun des États du Benelux soutiendra ces actions proactives. Nous réfléchirons aux actions à entreprendre et nous les orienterons principalement vers une amélioration de la formation et de l'information à

harmonisering van de controleprocedures en de ontwikkeling van gemeenschappelijk georganiseerde controles.

Op Belgisch vlak zullen gerichte controles het klassieke controleprogramma aanvullen. Dergelijke acties zullen vooral betrekking hebben op:

- het onwettig gebruik van landbouwvoertuigen;
- de naleving van de nieuwe maatregelen inzake de beperkingen van de cabotage;
- het openbaar personenvervoer via, uiteraard, een voorafgaand overleg met de gewestelijke overheden;
- de organisatie van specifieke controles om de weerslag te kunnen meten van de sensibiliseringscampagnes van het BIVV met medewerking van het ITLB over de naleving van de rij- en rusttijden.

2.3.4. De transportorganisatoren

Momenteel regelt de wet van 26 juni 1967 de transportorganisatoren.

Het komt er vandaag op aan de toegangsvoorwaarden tot deze beroepen te herzien, waarbij men rekening houdt met de evolutie van de intermodale context en administratieve vereenvoudigingen en de onafhankelijkheid waarborgt van de procedure voor de uitreiking van de vergunningen.

Ik zal daarvoor begin 2010 in het Parlement een wetsontwerp indienen.

2.4. Luchtvaart

2.4.1. Permanente verbetering van de veiligheid

Op veiligheidsgebied dient België te voldoen aan de eisen van de internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (ICAO). Iedere nationale luchtvaartautoriteit is verplicht een veiligheidsprogramma (*State Safety Programme*) uit te werken en te coördineren. Verdere uitbouw van het Belgisch veiligheidsprogramma bestaat onder meer uit de opmaak en verwezenlijking van het vijfjaarlijks strategisch actieplan met betrekking tot de luchtvaartveiligheid, de oprichting van een veiligheidsbibliotheek en de verdere goedkeuring van veiligheidsbeheerssystemen (*Safety Management Systems*) binnen de Belgische luchtvaartindustrie. Het vijfjaarlijks strategisch actieplan is grotendeels gebaseerd op de inzameling en analyse van luchtvaartincidenten. Mogelijke veiligheidsrisico's kunnen sneller worden opgespoord en vervolgens door middel van regelgevende en toezichthoudende maatregelen

donner au personnel de contrôle, vers une harmonisation des procédures de contrôle et vers un développement des contrôles organisés en commun.

Au niveau belge, des contrôles ciblés seront amenés à compléter le programme de contrôle classique. De telles actions porteront surtout sur:

- l'utilisation illégale de véhicules agricoles;
- le respect des nouvelles mesures en matière de limitation du cabotage;
- le transport public de personnes, bien entendu via une concertation préalable avec les autorités régionales;
- l'organisation de contrôles spécifiques pour mesurer l'impact des campagnes de sensibilisation de l'IBSR, en collaboration avec l'ITLB, sur le respect des temps de conduite et de repos.

2.3.4. Les organisateurs de transport

Actuellement, les organisateurs de transport sont soumis à la loi du 26 juin 1967.

Il convient cependant de revoir les conditions d'accès à ces professions, en tenant compte de l'évolution du contexte intermodal, de la simplification administrative et de la garantie d'indépendance des procédures visant la délivrance des licences.

À cet effet, je déposerai un projet de loi au Parlement au début de 2010.

2.4. Aéronautique

2.4.1. Amélioration permanente de la sécurité

Au niveau de la sécurité, la Belgique doit satisfaire aux exigences telle que définies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale des Nations-Unies (OACI). Chaque autorité aéronautique nationale est tenue de développer et de coordonner un programme de sécurité (*State Safety Programme*). La poursuite du développement du programme de sécurité de la Belgique comprend, entre autres, la rédaction et la réalisation d'un plan d'action stratégique quinquennal, relatif à la sécurité aéronautique, la création d'une bibliothèque de la sécurité et une nouvelle approbation des systèmes de gestion de la sécurité (*Safety Management Systems*) au sein de l'industrie aéronautique belge. Le plan d'action stratégique quinquennal est en grande partie basé sur la collecte et sur l'analyse d'incidents relatifs à l'aviation. Les éventuels risques, au niveau de la sécurité, peuvent être décelés plus rapidement et réduits grâce à des

worden verminderd. Het DGLV zal in samenwerking met de luchtvaartindustrie verschillende projecten daaromtrent behandelen.

Mede gelet op de moeilijkheden 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. Daartoe zal een technisch overlegplatform worden opgericht, waarbij op regelmatige basis overleg zal worden gepleegd tussen het DGLV en de technische directeurs van de Belgische luchtvaartbedrijven. Daarnaast zullen in overleg met de betrokken sector, initiatieven worden genomen om zowel de leefbaarheid als de veiligheid van de luchtsporten te bevorderen.

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

Daarnaast wordt de toepassing van het systeem van *"just culture"* bestudeerd, waarbij na melding van een voorval niet automatisch tot (strafrechtelijke) sanctienering wordt overgegaan. Op deze wijze zou het spontaan melden van veiligheidsvoorvallen kunnen worden verbeterd.

Tot op heden werden door de diverse directies toezichtactiviteiten uitgevoerd, zonder verdere rapportering. Via jaarrapporteringen zal het DGLV voortaan inzicht geven in de bevindingen en de trends op het gebied van de luchtvaartveiligheid.

Gelet op de toenemende ontwikkeling van de activiteiten van onze luchtvaartmaatschappijen in derdewereldlanden, zal het DGLV de nodige initiatieven nemen met het oog op het opstarten van partnerships met de betrokken luchtvaartautoriteiten, dit ter vrijwaring van de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart.

2.4.2. Vergunningen en opleidingen

Het Directoraat-generaal Luchtvaart is ook verantwoordelijk voor de afgifte van vergunningen van piloten, onderhoudspersoneel PART 66 en luchtverkeersleiders, de erkenning en audit van de opleidingscentra voor piloten, de erkenning en audit van opleidingscentra voor het onderhoudspersoneel en luchtverkeersleiders, de organisatie van de theorie-examens en het beheer van de vragenbanken voor deze examens. Omdat vanaf 2012

mesures réglementaires et de surveillance. La DGTA traitera différents projets abordant la question, en collaboration avec l'industrie aéronautique.

En raison des difficultés du transport aérien, des efforts supplémentaires seront réalisés afin de maintenir, au minimum, le niveau actuel de la sécurité. Ce n'est possible qu'en étroite collaboration avec toutes les parties du secteur aérien. À cet effet, une plate-forme de réflexion technique sera réalisée, où des négociations entre la DGTA et les différents directeurs techniques des compagnies aériennes belges auront lieu sur une base régulière. En outre, des initiatives seront prises, en concertation avec le secteur concerné, pour encourager tant la rentabilité que la sécurité des sports aériens.

Le gouvernement compte mener une politique d'inspection proactive afin de garantir la sécurité aérienne. Pour cette raison, 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 de corriger les comportements en imposant par exemple des amendes administratives en cas d'infractions à la sécurité.

En outre, une étude portera sur l'application du système *"just culture"*, où la notification d'un incident n'entraînera pas automatiquement des sanctions (pénales). De cette façon, il deviendra plus aisé de communiquer les incidents de sécurité spontanément.

Jusqu'au jour d'aujourd'hui, 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 à la DGTA par le biais de rapports annuels.

Considérant le développement croissant des activités de nos compagnies aériennes dans les pays en voie de développement, la DGTA prendra les initiatives qui s'imposent afin de mettre en œuvre un partenariat avec les autorités aériennes concernées et cela dans le but de préserver la sûreté et la sécurité du transport aérien.

2.4.2. Licences et formations

La Direction générale Transport aérien est également responsable de la délivrance de licences (pilotes, personnel d'entretien PART 66, contrôleurs aériens), 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 les contrôleurs aériens, l'organisation des examens théoriques et la gestion des questionnaires pour ces examens. Comme

ook de reglementering met betrekking tot de vergunningen en de opleiding van het vliegend personeel onder het toepassingsgebied van de Verordening 1592/2002 zal vallen, neemt het Directoraat-generaal Luchtvaart actief deel aan de voorbereidende werkzaamheden in samenwerking met EASA en de Europese Commissie.

De Belgische luchtvaartmaatschappijen bevinden zich in een concurrentieel zeer nadelige situatie ten aanzien van andere Europese luchtvaartmaatschappijen op het vlak van de loonkosten. Ook de Belgische vliegscholen blijken zich in een dergelijke positie te bevinden ten opzichte van de opleidingsorganisaties van andere lidstaten. Teneinde dit concurrentieel nadeel zo veel mogelijk weg te werken en de Belgische luchtvaartmaatschappijen en vliegscholen aldus steviger in België te verankeren, zullen de passende sociale en fiscale maatregelen worden onderzocht.

2.4.3. Luchthavens en vliegvelden

In toepassing van de internationale wetgeving voert het Directoraat-generaal Luchtvaart audits uit op de zes Belgische luchthavens (Antwerpen, Brussel, Charleroi, Kortrijk, Luik en Oostende). Deze audits spitsen zich toe op de infrastructuur, de procedures en de veiligheidsbeheerssystemen (*Safety Management Systems*). Op de vliegvelden, helihavens en ULM-terreinen vinden vijfjaarlijkse controles plaats.

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. Er wordt werk gemaakt 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 Landsverdediging met betrekking tot de militaire luchtvaartterreinen en grondinstallaties.

Naar aanleiding van de ICAO-audit en het ongevalenrapport over de crash van een Kalitta-jumbo op Brussels Airport is gebleken dat de regelgeving om de veiligheid op de luchthavens te verhogen, nog kan worden verbeterd. Het DGLV maakt werk van een geleidelijk verplicht maken van de ICAO-aanbevelingen "bijlage 14"

à partir de 2012, la réglementation relative aux licences et à la formation du personnel navigant tombera dans le domaine d'application du règlement (CE) 1592/2002, la Direction générale Transport aérien prendra part activement aux travaux préparatoires en collaboration avec l'EASA et la Commission européenne.

Au niveau des coûts salariaux, les compagnies aériennes belges se trouvent dans une position concurrentielle fort défavorable par rapport à d'autres compagnies aériennes européennes. C'est le cas aussi des écoles de pilotage belges, par rapport à des institutions de formation d'autres États membres. Des mesures sociales et fiscales adéquates seront étudiées afin d'écarter autant que possible ce désavantage concurrentiel et, partant, d'ancrer plus solidement les compagnies aériennes et les écoles de pilotage belges en Belgique.

2.4.3. Aéroports et aérodromes

Conformément à la législation internationale, la Direction générale Transport aérien effectue les audits de six aéroports belges (Anvers, Bruxelles, Charleroi, Courtrai, Liège et Ostende). Ces audits se concentrent surtout sur l'infrastructure, les procédures et les systèmes de gestion de la sécurité (*Safety Management Systems*). Les aérodromes, héliports et terrains ULM sont contrôlés tous les cinq ans.

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'agencement spatial autour des terrains d'aviation et des installations de base. À l'heure actuelle, nous œuvrons pour 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 compétence d'exploitants d'aéroport et de responsables de l'aménagement du territoire, un accord avec la "Brussels International Airport Company", la "Westvlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem (WIV)" et Belgocontrol, sans oublier, le cas échéant, le ministère de la Défense concernant les terrains d'aviation et les installations de base militaires.

À la suite de l'audit OACI et du rapport sur l'accident d'un jumbo de Kalitta Air à Brussels Airport, il est apparu que la réglementation visant à renforcer la sécurité des aéroports peut encore être améliorée. La DGTA met progressivement en place l'obligation de suivre les recommandations de "l'annexe 14" de l'OACI. La réduction

Het verlagen van het risico op vogelaanvaringen is een prioriteit, met onder meer de oprichting van een Nationaal Comité als coördinator ter zake. Er wordt onderzocht in welke mate de einde-baanstroken (RESA's of *Runway End Safety Areas*) op de Belgische luchthavens, en meer in het bijzonder op Brussels Airport, volstaan. Ook zal het KB met betrekking tot de licentie van Brussels Airport worden herzien waarbij onder andere een juridische oplossing wordt gezocht voor de aansprakelijkheid bij de dakschade veroorzaakt door zogturbulentie van vliegtuigen (*wake vortex*).

Bij de omzetting van de Europese richtlijn inzake luchthavengelden zal de huidige regelgeving inzake economische regulering van de luchthaven Brussel-Nationaal, in overleg met de betrokken belanghebbenden, worden herzien om op het gebied van marktpositie de verhouding tussen de luchthaven en zijn gebruikers te verbeteren.

Aangezien bij de aanleg van vliegvelden naast de federale overheid ook gewestelijke overheden betrokken zijn, en dat onze regelgeving ter zake nog dateert van vóór 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. Verder zal de liberalisering van de grondafhandelingsmarkt worden onderzocht, en tegelijk zullen er initiatieven worden genomen om het aantal incidenten tijdens de grondafhandeling op Belgische luchthavens te verminderen.

2.4.4. Luchtwaardigheid van luchtvaartuigen (commerciële en private luchtvaart)

Verordening (EG) 1702/2003 en Verordening (EG) 2042/2003 zijn uitvoeringsverordeningen van de Europese Commissie. Ze stellen de veiligheidsvoorschriften vast, zowel voor andere dan grote en niet voor het handelsluchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen (private luchtvaart) als voor grote en wel voor het handelsluchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen (commerciële luchtvaart), die op Europees niveau op het gebied van luchtwaardigheid en management van permanente luchtwaardigheid (onderhoud) in acht moeten worden genomen.

Deze uitvoeringsverordeningen van de Europese Commissie slaan niet alleen op de bestuurden, maar ook op de werking van de nationale instanties, en dus het beheer van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV). De bevoegde diensten van het DGLV zijn onderworpen aan een accreditatie- en normalisatieprocedure (EG) 736/2006 in elk luchtvaartdomein waar de Europese Commissie toezicht op houdt: het Europees Agentschap

du risque d'impacts avec des oiseaux est une priorité. Un Comité National sera créé et désigné comme coordinateur en la matière. Il sera étudié dans quelle mesure le prolongement des RESA, ou "*Runway End Safety Areas*" sur les aéroports belges, et plus particulièrement sur Brussels Airport, est suffisant. Aussi, l'arrêté royal relatif à la licence de Brussels Airport sera révisé et, entre autres, une solution juridique sera recherchée pour la responsabilité quant aux dégâts causés aux toitures en raison de la turbulence dans le sillage des avions (*wake vortex*).

Lors de la transposition de la directive européenne concernant les redevances aéroportuaires, la réglementation actuelle en matière de régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National sera revue en concertation avec les parties concernées afin d'améliorer le rapport entre l'aéroport et ses usagers du point de vue de la position sur le marché.

Comme, en plus de l'autorité fédérale, les autorités régionales sont impliquées aussi dans la construction d'aéroports et que notre réglementation en la matière date encore d'avant la réforme de l'État, il est indispensable d'arriver, 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 étudiée. En même temps, des initiatives seront prises pour réduire le nombre d'incidents lors de l'assistance en escale sur les aéroports belges.

2.4.4. Navigabilité des aéronefs (aviation commerciale et aviation privée)

Les règlements (CE) 1702/2003 et (CE) 2042/2003 sont les règlements de mise en œuvre de la Commission européenne qui déterminent les exigences de sécurité à respecter au niveau européen tant pour les aéronefs non lourds et non affectés au transport aérien commercial (aviation privée) que pour les aéronefs lourds et affectés au transport aérien commercial (aviation commerciale), dans les domaines de la navigabilité et de la gestion du maintien de la navigabilité (maintenance).

Ces règlements de mise en œuvre de la Commission européenne visent non seulement les administrés mais aussi le fonctionnement des autorités nationales et, dès lors, la gestion de la Direction générale Transport aérien (DGTA). Les services compétents de la DGTA sont soumis à un processus d'accréditation et de normalisation ((CE) 736/2006) dans chaque domaine aéronautique couvert par la Commission européenne:

voor de veiligheid van de luchtvaart voert daartoe regelmatig audits uit bij de diensten verantwoordelijk voor de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen. Voor het DGLV betekenen deze eisen het opzetten van een geloofwaardige organisatie met voldoende en gekwalificeerd personeel en het uitwerken van procedures.

Met het oog op de Europese accreditatie van het DGLV moet dus werk worden gemaakt van het volgende:

- de nationale expertise, zowel kwantitatief als kwalitatief, behouden en vergroten;
 - de procedures ter uitvoering van de verordeningen van de Commissie ontwikkelen en handhaven;
 - de verordeningen van de Commissie uitvoeren:
- uitvoering van de audits en controle van de bestuurden
 - afgifte, schorsing of intrekking van erkenningen en certificaten.

De bevoegde diensten van het DGLV (certificatie, commerciële luchtvaart, private luchtvaart) hebben alles in het werk gesteld om de luchtwaardigheidscertificaten en erkenningen van organisaties (onderhoud, productie) over te brengen van het nationale naar het Europese systeem gedurende de overgangperiode die voor de commerciële luchtvaart afloopt op 28 september 2008 en voor de niet-commerciële luchtvaart op 28 september 2009. Na de ultieme overgangsdata worden nieuwe taken en opdrachten overeenkomstig de nieuwe reglementeringen (ARC-privileges, continu toezicht, ...) door de Europese Commissie aan de nationale instanties, en bijgevolg aan het DGLV, overgedragen. In het kader daarvan worden communicatie- en voorlichtingsacties voor de bestuurden georganiseerd (informatievergaderingen, omzendbrieven, opleidingen) en volgen ambtenaren van het DGLV interne en externe opleidingen om aan de strenge en dwingende Europese kwalificatie- en ervaringscriteria te voldoen.

Naar aanleiding van de toename van de ongevallen die de laatste jaren wordt geconstateerd, wordt een bewustmakingscampagne rond de veiligheid van de private luchtvaart op touw gezet.

2.4.5. Vluchtuitvoering met luchtvaartuigen

Op 16 juli 2008 is de "EU-OPS-verordening" in werking getreden. Het betreft de uitvoering van Verordening (EG) 859/2008 en de overgang naar Verordening (EG) 216/2008.

à cet effet, des audits sont régulièrement réalisés par l'Agence européenne pour la Sécurité aérienne dans les services en charge du maintien de la sécurité de la navigabilité des aéronefs. Les exigences visant la DGTA concernent la mise sur pied d'une organisation crédible ayant un personnel qualifié et en nombre suffisant ainsi que l'élaboration de procédures.

Afin d'assurer l'accréditation européenne de la DGTA, il convient dès lors de:

- conserver et augmenter l'expertise nationale tant sur le plan quantitatif que qualitatif;
 - développer et maintenir les procédures de mise en oeuvre des règlements de la Commission;
 - mettre en œuvre les règlements de la Commission:
- exécution des audits et contrôle des administrés,
 - délivrance, suspension ou retrait des agréments et des certificats.

Les services compétents de la DGTA (certification, aviation commerciale, aviation privée) ont tout mis en oeuvre pour assurer le transfert des certificats de navigabilité et agréments d'organismes (maintenance, production) du système national vers le système européen durant la période de transition expirant le 28 septembre 2008 pour l'aviation commerciale et le 28 septembre 2009 pour l'aviation non commerciale. De nouvelles tâches et missions conformes aux nouvelles réglementations (privileges ARC, surveillance continue, ...) sont conférées aux autorités nationales, et par conséquent à la DGTA, par la Commission européenne après les dates ultimes de transition. Dans ce cadre, des actions de communication et d'information à l'attention des administrés sont organisées (réunions d'information, rédaction de circulaires, organisation de formations), des formations internes et extra-muros sont suivies par les agents de la DGTA pour répondre aux critères européens sévères et contraignants de qualification et d'expérience.

Une campagne de sensibilisation relative à la sécurité de l'aviation privée sera organisée suite à l'augmentation des accidents constatée ces dernières années.

2.4.5. Opération des aéronefs

Le règlement dit "EU-OPS" est entré en application le 16 juillet 2008. Il s'agit de la mise en oeuvre du règlement (CE) 859/2008 et de la transition vers le règlement (CE) 216/2008.

Deze Verordening moet voortdurend worden aangepast om rekening te houden met de door de ICAO gevraagde veranderingen en met de technische ontwikkelingen. De derde versie verscheen op 20 september 2008 in het Publicatieblad van de Europese Unie. Begin 2010 wordt deze Verordening vervangen door een uitvoeringsverordening van de Europese Commissie op voorstel van het EASA.

Ingevolge Verordening (EG) 216/2008 is de Europese Commissie bevoegd om het aspect "vluchtuitvoering" voor de algemene luchtvaart (private luchtvaart) en de werkzaamheden in de lucht te reglementeren. De uitvoeringsverordeningen zullen continu worden aangepast om rekening te houden met de door de ICAO gevraagde veranderingen en met de technische ontwikkelingen. De verordeningvoorstellen worden binnenkort ter consultatie voorgelegd. Het komt erop aan dat ze gemakkelijk moeten kunnen worden uitgevoerd. Momenteel is het DGLV hierbij maar in heel beperkte mate (enkel qua luchtwaardigheid) betrokken; de dienst Operaties mag veel extra werk verwachten.

Opdat de veranderingen correct worden uitgevoerd, moeten de DGLV-procedures worden aangepast aan de veranderingen die de nieuwe EU-OPS-reglementering invoert, moet het personeel een daarop afgestemde opleiding krijgen en moeten de bestuurden worden geïnformeerd. De werkzaamheden ter voorbereiding op deze veranderingen moeten bovendien worden gevolgd om eventueel invloed te hebben op de inhoud en de haalbaarheid van de eindtekst. Een regelmatige aanwezigheid in de ad-hoc-comités is dus noodzakelijk.

2.4.6. Plezierluchtvaart

Het gebrek aan een specifieke reglementering voor een deel van de plezierluchtvaart (ULM's, paramotoren, zweefvliegtuigen, ...) brengt zowel voor beoefenaars als voor omwonenden een grote rechtsonzekerheid met zich mee. Om die toestand te verhelpen, wordt een specifieke reglementering bestudeerd.

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

Ce règlement doit continuellement être adapté pour tenir compte des changements demandés par l'OACI, et pour tenir compte de l'évolution de la technique. La troisième version est parue le 20 septembre 2008 au journal officiel de l'Union européenne. Ce règlement sera remplacé par un règlement de mise en œuvre de la Commission européenne sur proposition de l'EASA au début de l'année 2010.

En outre, le règlement (CE) 216/2008 donne le pouvoir à la Commission européenne de réguler l'aspect "opération" pour l'aviation générale (aviation privée) et le travail aérien. Les règlements de mise en œuvre seront aussi continuellement adaptés pour tenir compte des changements demandés par l'OACI et pour tenir compte de l'évolution de la technique. Les propositions de règlement seront bientôt soumises à consultation. Il faudra veiller à ce qu'ils puissent être mis en œuvre facilement. Actuellement, l'implication de la DGTA dans ces domaines est extrêmement réduite (limitée à la navigabilité); il faut s'attendre à un surcroît important de travail pour le service des opérations.

Les procédures de la DGTA doivent être adaptées aux changements introduits par cette nouvelle réglementation "EU-OPS"; le personnel doit recevoir la formation correspondante et les administrés doivent être informés afin que les changements soient correctement mis en œuvre. D'autre part, les travaux préparatoires aux changements doivent être suivis afin de pouvoir le cas échéant influencer le contenu et la faisabilité du texte final. Une présence assidue dans les comités ad-hoc est donc nécessaire.

2.4.6. Aviation de plaisance

L'absence de réglementation spécifique pour une partie de l'aviation de plaisance (ULM, paramoteurs, planeurs...) entraîne une certaine insécurité juridique tant pour les pratiquants que pour les riverains. Afin de mettre fin à cette situation, une réglementation spécifique sera étudiée.

2.4.7. Sûreté

La Direction générale Transport aérien est responsable de la préparation de la législation, de la réglementation, du projet, de l'organisation et de la structure de la sécurisation des aéroports. Elle assure aussi la coordination permanente avec les organisations internationales (du transport aérien) qui s'occupent également de cette problématique.

De opzet en structuur van de verschillende lokale 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 de inspectieprocessen op elkaar af te stemmen. De verschillende inspectiediensten en de luchthavens zullen hier samen aan 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 bekend om 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 goede, aangezien zij zullen genieten van de via dit centrum gecentraliseerde opleidingen luchtvaartbeveiliging. Dit centrum zal verder worden uitgebouwd in Haren en zal - zoals met ECAC en ICAO overeengekomen - binnen 5 jaar een zelfstandig statuut krijgen. Het zal ook instaan voor technische assistentie en researchprogramma's.

Wat de regels voor de backgroundscreening van veiligheids- en ander luchthavenpersoneel betreft, zal naast de wijziging van 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 ook nieuw regelgevend initiatief worden ondernomen.

België zal de Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 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 zijn ingeschreven. Bijzondere aandacht zal uitgaan naar de beveiligingsregimes inzake luchtvracht van de *regulated agents* en van de *known consignors* (op deze laatste zal worden toegezien door *independent validators*). Ten slotte zal de externe kwaliteitscontrole door de luchtvaartinspectie als geïntegreerde directie van het DGLV worden opgedreven in samenhang met de interne kwaliteitscontrole van de stakeholders.

Le projet et la structure des différents comités de sécurité (“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 nationaux 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 autres grâce à l'Institut de formation à la sûreté EASTI (*European Aviation Security Training Institute*), 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 “sécurisation aéronautique” standardisés et du 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 “sécurisation aéronautique” centralisées par ce centre. Ce centre continuera à se développer à Haren et recevra un statut indépendant dans 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 règles relatives aux enquêtes sur le personnel de sécurité et autre 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 et de nouvelles initiatives d'ordre réglementaire seront prises.

La Belgique appliquera le plus rapidement possible le Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002. 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 prêtée aux régimes de sûreté des agents régis et des chargeurs connus (ces derniers seront contrôlés par des contrôleurs de validité indépendants). Finalement, l'inspection aéronautique, en tant que direction intégrée de la DGTA, renforcera le contrôle de qualité externe, de concert avec le contrôle de qualité interne des parties prenantes.

2.4.8. Regulering en marktcontext

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 het is gehouden, ook effectief kan doorwerken in de interne rechtsorde. Naar nu blijkt, is dat niet eenduidig geregeld. Daarom zal nader worden onderzocht in welke mate er is voldaan aan de doorwerking, in het bijzonder met betrekking tot de Bijlagen bij de Overeenkomst van Chicago betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart.

De FOD Mobiliteit en Vervoer 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.

De regering wil in haar luchtvaartbeleid een zo open mogelijke benadering om op basis van reciprociteit rechten te verwerven voor de Belgische luchtvaartmaatschappijen.

Op het gebied van het 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, namelijk dat van het gelijke-kansenbeleid ("*level playing field*") en het aanhouden van genoegzame veiligheidscondities.

Een zelfde houding wordt aangenomen ten aanzien van het niet-geregeld (charter) vervoer. Het toekennen van verkeersrechten voor niet-geregeld vervoer aan luchtvaartmaatschappijen die niet tot de EU behoren of voor luchtvaartmaatschappijen van de EU-lidstaten die vluchten willen uitvoeren van/naar België van/naar bestemmingen buiten het EU-grondgebied, werd voorheen gebaseerd op de AIP ("*Regels betreffende het Luchtvervoer in België*"). Ik ben bezig deze reglementering aan te passen aan de actualiteit en aan de Europese regelgeving.

2.5. Maritiem vervoer

2.5.1. Koopvaardij

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

2.4.8. Régulation et contexte du marché

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 soit appliqué de façon ambiguë. 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.

Le SPF Mobilité et Transports 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 à cette Convention, ainsi que dans les règlements européens.

Le gouvernement souhaite une approche aussi ouverte que possible dans sa politique de l'aéronautique afin d'acquiescer des droits pour ses propres compagnies aériennes sur la base de la réciprocité.

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). L'octroi de droits de trafic pour du transport non régulier à des compagnies aériennes qui n'appartiennent pas à l'UE ou à des compagnies aériennes des États membres de l'UE qui veulent effectuer des vols à partir de la Belgique vers des destinations situées en dehors du territoire de l'UE et vice versa, était basé auparavant sur les A.I.P. ("*Règles de l'Air*"). Pour l'heure, nous adaptons cette réglementation à l'actualité et à la réglementation européenne.

2.5. Transport maritime

2.5.1. Marine marchande

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

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 privaot- en publiekrechtelijke domeinen van het zeerecht in de brede zin omvat.

Eind 2008 zijn de eerste tekstontwerpen (opgesteld door experts na algemene consultatie) voorgesteld aan de Koninklijke Commissie Maritiem Recht (COMAR). In de loop van 2010 zal na een tweede algemene consultatie, een wetsontwerp worden ingediend, zodat het parlementaire werk kan aanvangen. De nieuwe wet moet in de eerste helft van 2011 in het *Belgisch Staatsblad* verschijnen en uitwerking krijgen.

In de tweede helft van 2010 neemt de herziening van het publiekrechtelijk maritiem recht een aanvang.

Wereldwijd komt het voor dat kapiteins en officieren in sommige landen snel (en lang) achter de tralies worden gezet, als er betrokkenheid van een schip bij een overtreding wordt vastgesteld. België zal een initiatief nemen om ervoor te zorgen dat zeevarenden aan boord van schepen onder Belgische vlag snel in vrijheid kunnen worden gesteld tegen betaling van een borgsom.

2.5.2. Scheepvaart

Het veiligheidspakket III dat begin 2009 door de EU werd afgerond, omvat 6 richtlijnen en 2 verordeningen:

- 2009/15/EG – gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties;
- 2009/16/EG – betreffende havenstaatcontrole;
- 2009/17/EG – wijzigen van richtlijn 2002/59/EG betreffende invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart;
- 2009/18/EG – onderzoek ongevallen op zee;
- 2009/20/EG – verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen;
- 2009/21/EG – naleving van vlaggenstaat verplichtingen;
- (EG) 391/2009 – gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties;
- (EG) 392/2009 – aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen.

Die richtlijnen worden omgezet naar Belgisch recht en er zal uitvoering worden gegeven aan de verordeningen. Enkele accenten:

La législation maritime belge actuelle ne répond plus à la réalité économique et encore moins 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.

Les premiers projets de textes (rédigés par des experts, après une consultation générale) ont été soumis, fin 2008, à la Commission de droit maritime (COMAR). Dans le courant de l'année 2010, après une seconde consultation générale, un projet de loi sera présenté au Parlement. La nouvelle loi doit entrer en vigueur, après sa parution dans le *Moniteur belge* au cours du premier semestre 2011.

La révision du droit maritime public commencera au cours du second semestre de 2010.

Dans le monde entier, il arrive que des capitaines ou des officiers soient rapidement (et longuement) emprisonnés lorsqu'un navire est en infraction. La Belgique va prendre une initiative afin que les gens de mer servant à bord de navires battant pavillon belge soient rapidement mis en liberté moyennant paiement d'une caution.

2.5.2. Navigation

Le paquet de sécurité III défini début 2009 par l'UE comprend 6 directives et 2 règlements:

- 2009/15/CE – règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes;
- 2009/16/CE – contrôle par l'État du port;
- 2009/17/CE – modification de la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information;
- 2009/18/CE – enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes;
- 2009/20/CE – assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes;
- 2009/21/CE – respect des obligations des États du pavillon;
- 2009/391 (CE) – règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires;
- 2009/392 (CE) – responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

Ces directives seront transposées en droit belge et les règlements seront appliqués. Quelques points d'attention:

Nog steeds varen wereldwijd zeeschepen rond die niet in regel zijn met de internationale veiligheids- en milieubeschermdende voorschriften. Als belangrijke havenstaat is België goed geplaatst om die schepen te helpen elimineren. De efficiëntie van de havenstaat-inspecties wordt opgedreven via de inbreng die België heeft gedaan als EU-lidstaat bij de ontwikkeling van een nieuw inspectiestelsel ingevoerd bij Richtlijn 2009/16/EG betreffende de havenstaatcontrole. 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 terzake van de door de EU erkende classificatiemaatschappijen. De omzetting van de voormelde Richtlijn 2009/21/EG zal gepaard gaan met een evaluatie van de bevoegdheden, de taken, en het functioneren van de bestaande dienst Havenstaatcontrole.

Dit laatste geldt eveneens voor de omzetting van de Richtlijn 2009/21/EG betreffende de naleving van de vlaggenstaatverplichtingen met betrekking tot de dienst Vlaggenstaat.

Het artikel 8 van Richtlijn 2009/18/EG bepaalt dat de veiligheidsonderzoeken van scheepvaartongevallen moeten worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van een onpartijdige permanente onderzoeksinstantie die over de nodige bevoegdheden beschikt, en door naar behoren gekwalificeerde onderzoekers op het gebied van ongevallen op zee.

Om te voldoen aan die bepaling dient een federale instantie voor het onderzoek van scheepvaartongevallen worden opgericht.

De opdracht van deze instantie bestaat in essentie uit het strikt technisch onderzoeken van ongevallen op zee en op de maritieme wateren en het maken van aanbevelingen om de herhaling ervan te voorkomen. Deze instantie moet zijn onderzoeken volledig los van de gerechtelijke onderzoeken en van het bepalen van aansprakelijkheden kunnen uitvoeren.

Tevens wordt de instantie belast met de implementatie van de richtlijnbevestigingen in al zijn aspecten. Dit houdt onder meer in: het organiseren van het melden van ongevallen en incidenten, het beslissen over het al dan niet instellen van een onderzoek, het maken van afspraken met andere vlaggenstaten, het rapporteren aan IMO, en dergelijke.

Op dit ogenblik worden de ongevallen en incidenten die zich voordoen op de binnenwateren niet technisch onderzocht. Gelet op het beleid dat wordt gevoerd met het oog op een verschuiving van het vervoer van de weg naar de binnenwateren houdt het ontbreken van

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. En tant que membre de l'Union européenne, la Belgique a contribué au développement d'un nouveau régime d'inspection instauré par la directive 2009/16/CE concernant le contrôle par l'État du port, et a contribué ainsi à une meilleure efficacité des inspections. L'état structurel des navires inspectés et les prestations effectuées par les sociétés de classification agréées par l'Union européenne sont particulièrement en ligne de mire. La transposition de la directive précitée 2009/21/CE ira de pair avec une évaluation des compétences, des tâches et du fonctionnement du service existant chargé du contrôle par l'État du port.

Le même principe sera appliqué à la transposition de la directive 2009/21/CE relative au respect des obligations des États de pavillon.

L'article 8 de la directive 2009/18/CE précise que les enquêtes de sécurité sont conduites sous la responsabilité d'un organisme d'enquête permanent et impartial, doté des compétences nécessaires et composé d'enquêteurs dûment qualifiés dans les domaines touchant aux accidents et incidents de mer.

À cet effet, une instance fédérale d'enquête des accidents de mer doit être créée.

La mission de cette instance est essentiellement de mener une enquête technique sur les accidents survenus en mer et dans les eaux maritimes et de faire les recommandations nécessaires pour éviter la répétition de tels accidents. Les enquêtes de cette instance doivent être distinctes des enquêtes pénales ou d'autres enquêtes menées pour déterminer les responsabilités.

En outre, cette instance est chargée d'implémenter tous les aspects visés par les dispositions de la directive. Elle doit, entre autres, organiser la notification des accidents et des incidents, décider de la pertinence d'une enquête, collaborer avec les autres États de pavillon, rapporter à l'OMI, etc.

Actuellement, aucune enquête technique n'est menée concernant les accidents et les incidents survenant dans les eaux intérieures. Cette absence d'enquête présente des risques, particulièrement dans le contexte du transport de marchandises dangereuses, d'autant plus que la

onderzoek naar de oorzaken van de ongevallen een risico in, vooral dan in de context van het vervoer van gevaarlijke goederen. De mogelijkheid wordt dan ook nagegaan of deze instantie kan worden belast met de technische onderzoeken van binnenvaartincidenten.

Om de omzetting van de Richtlijn 2009/17/EG vorm te geven, moet een bevoegde instantie worden aangeduid die beschikt over de nodige deskundigheid en bevoegdheden om onafhankelijk beslissingen te nemen aangaande de opvang van een schip dat bijstand behoeft. Deze instantie moet volgens de richtlijn een permanent karakter krijgen.

Indien nodig zal hiertoe de gepaste wetgeving worden opgesteld om de bevoegdheid van deze instantie te regelen.

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.

Steeds meer containers worden behandeld met fumigatiegassen, met name om bederf tegen te gaan en ongedierte te bestrijden. Het gaat hier om gassen die gevaarlijk zijn voor de mens, met voornamelijk een nefaste invloed op het zenuwstelsel. Om de veiligheid van de personen belast met de controle van zeecontainers en chemicaliëntankers te waarborgen, is het absoluut vereist om degelijke detectieapparatuur ter beschikking te stellen.

2.5.3. Rechtsmacht in en rondom windmolenparken en toezicht op de naleving van de verkeersregels

In en rond de windmolenparken in de Belgische EEZ kan België in overeenstemming met het internationaal zeerecht rechtsmacht uitoefenen.

Het uitoefenen van die internationaal verleende rechtsmacht vereist de opmaak van specifieke wetgeving en het nemen van specifieke uitvoeringsbesluiten naar Belgisch recht. Om ze in te vullen met betrekking tot het waarborgen van de scheepvaartveiligheid in en rond de windmolenparken moet de nodige scheepvaartreglementering in overeenstemming met de evolutie ter zake binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) worden ontwikkeld.

politique encourage le glissement du transport par route vers le transport par bateaux de navigation intérieure. On examine donc la possibilité de charger également cette instance d'enquêtes techniques à propos d'incidents survenant dans les eaux intérieures.

En ce qui concerne la transposition de la directive 2009/17/CE, il nous faut désigner une autorité compétente qui a l'expertise requise et le pouvoir de prendre de sa propre initiative des décisions en ce qui concerne l'accueil de navires ayant besoin d'assistance. Selon la directive, cette autorité doit avoir un caractère permanent.

Si nécessaire, notre législation sera adaptée pour régler les compétences de cette instance.

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 pourra être localisé automatiquement sans intervention de l'équipage. Le système LRIT apporte également un meilleur sentiment de sécurité à l'équipage en cas d'urgence.

De plus en plus de conteneurs sont désinfectés par fumigation notamment en vue de détruire des organismes nuisibles ou d'éviter le pourrissement. Il s'agit ici de gaz toxiques pour l'homme, surtout néfastes pour le système nerveux. Pour garantir la sécurité des personnes chargées du contrôle des conteneurs maritimes et des navires-citernes pour produits chimiques, il est absolument nécessaire de mettre à disposition l'appareillage de détection.

2.5.3. Exercice de la juridiction dans les parcs d'éoliennes et leurs alentours et contrôle des règles de circulation

Conformément au droit maritime international, la Belgique peut exercer sa juridiction dans les parcs d'éoliennes et leurs alentours.

L'exercice de cette juridiction attribuée par le droit international exige des mesures législatives et d'exécution spécifiques au droit belge. Pour garantir la sécurité de la navigation à la hauteur des parcs d'éoliennes, la réglementation de la navigation doit être développée conformément aux évolutions suivies au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Omwille van de aanwezigheid van de talrijke activiteiten naast scheepvaart in de nabijheid van druk bevaren scheepvaartroutes neemt het belang van een correcte naleving van de verkeersregels in de Noordzee sterk toe. De organisatie van het toezicht op de naleving van de verkeersregels en de beteugeling van overtredingen moet daarom beter worden gestructureerd, steunend op de mogelijkheden die het samenwerkingsakkoord *Kustwachtstructuur* te bieden heeft.

2.6. Binnenvaart

Een aantal maatregelen, dat al in mijn beleidsnota voor 2009 werden aangekondigd, zullen ook in 2010 worden voortgezet:

— de voorschriften inzake bemanning en patenten: de laatste hand aan het overleg over een ontwerp tot aanpassing van de reglementering moet nog worden gelegd;

— het samenwerkingsakkoord betreffende het capaciteitsbeleid: de parlementaire procedure moet nog worden afgewerkt;

— de operationele oprichting van een register van de Belgische binnenvaartuigen in overeenstemming met de nieuwe regels omtrent de unieke identificatie in het raam van de *River Information Services* (RIS); dit project moet nog in detail worden vastgelegd, maar dit zal in elk geval op korte termijn gebeuren in samenhang met initiatieven die op internationaal niveau worden genomen.

Bovendien zullen in 2010 en 2011 nieuwe projecten worden ontwikkeld:

— De invoering van een systeem van onmiddellijke inning van de boetes in de binnenvaartsector en van een boetecatalogus. Het is een onmisbaar instrument voor de diensten van de scheepvaartpolitie om de doeltreffendheid en de eenvormigheid van het handhavingsbeleid te verbeteren en om dit beleid uniform toe te passen.

— Wat de organisatie van bekwaamheidsexamens voor de binnenvaart betreft, zal begin 2010 een nieuwe formule worden toegepast. De informatisering van de examens zal het mogelijk maken hun frequentie op te voeren. In deze context wordt bovendien de oprichting van een examencentrum in Antwerpen overwogen. Een verhuizing naar nieuwe lokalen zal de dienstverlening aan de klanten in een gebied dat bovendien bijzonder belangrijk is voor de binnenvaart, verbeteren. Zo worden de verwachtingen van de betrokken vakkring beantwoord.

En raison de la présence de nombreuses activités parallèles à la navigation à proximité des grands axes suivis par les navires, il est d'autant plus nécessaire de respecter les règles de circulation dans le Mer du Nord. L'organisation du contrôle du respect des règles de circulation et la répression des infractions doivent être mieux structurées et assises sur les possibilités offertes par l'accord de coopération *Kustwachtstructuur*.

2.6. Navigation intérieure

Un certain nombre de mesures d'ores et déjà annoncées dans ma note de politique générale pour 2009 seront également poursuivies en 2010:

— les prescriptions en matière d'équipage et des patentes: la concertation sur un projet d'adaptation de la réglementation doit encore être finalisée;

— l'accord de coopération concernant la politique de capacité: la procédure parlementaire doit encore être achevée;

— la création opérationnelle d'un registre des bateaux de navigation intérieure belges, conformément aux nouvelles règles en matière d'identification unique, qui s'impose dans le cadre du système d'information fluviale "RIS"; la définition précise de ce projet doit être déterminée en détail mais, en tout cas, cela se fera à court terme en concordance avec des initiatives prises au niveau international.

Par ailleurs, de nouveaux projets seront développés en 2010 et 2011:

— L'introduction d'un système de perception immédiate d'amendes dans le secteur de la navigation intérieure, assorti d'un catalogue d'amendes. Il s'agit là d'un instrument indispensable pour les services de la Police de la Navigation afin d'améliorer l'efficacité et l'uniformité de la politique de respect de la réglementation et d'en assurer une application uniforme.

— En ce qui concerne l'organisation des examens pour l'obtention des attestations de qualification en navigation intérieure, une nouvelle formule sera d'application à partir du début 2010. L'informatisation du processus permettra d'augmenter encore davantage la fréquence des examens. Dans ce cadre, il est en outre envisagé de créer un centre d'examens à Anvers. Un déménagement vers de nouveaux locaux sera de nature à réaliser une amélioration du service à la clientèle dans une zone particulièrement importante pour la navigation intérieure, ceci conformément à l'attente des milieux professionnels concernés.

De herwaardering van de kleinere scheepstypes verdient eveneens aandacht. Hiervoor wordt onder meer gezocht naar fiscale stimuli. Daarnaast wordt ook het onderzoek naar de dubbelwandigheid bij binnenvaartschepen gestimuleerd.

Bij incidenten zal op permanente basis de nodige technische bijstand worden verzekerd ten behoeve van de Scheepvaartpolitie en de waterwegbeheerder.

2.7. Pleziervaart

Het pleziervaren houdt veiligheidsrisico's in die stellig verhogen wanneer de intensiviteit ervan toeneemt, vooral wanneer er druk verkeer is en de vaarwegen met de beroepsvaart moeten worden gedeeld. Bij de commerciële exploitatie van pleziervaartuigen vormt het waarborgen van een degelijk veiligheidsniveau een specifiek aandachtspunt omdat er derden bij betrokken zijn die er terecht van uitgaan dat de overheid ervoor zorgt dat de veiligheid is gewaarborgd. Het nodige veiligheidsniveau moet in stand worden gehouden door gepaste regelgeving en een bijbehorend afdoend handhavingbeleid.

3. Europese en internationale initiatieven

Het vrij verkeer van personen en goederen is een van de hoekstenen van de Europese constructie en staat als dusdanig ook uitdrukkelijk vermeld in het verdrag van Rome van 1957 tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap. Het voeren van een gemeenschappelijk transportbeleid levert daartoe een belangrijke bijdrage.

Hoewel het tot 1985 heeft geduurd vooraleer Europa op dat vlak daadwerkelijk actief werd, moet ik vaststellen dat de Europese regelgeving in de transportsector vandaag dominant aanwezig is.

Wanneer ik in de tweede helft van 2010 het Voorzitterschap van de Europese Transportraad zal waarnemen, wil ik er alles aan doen om op een aantal belangrijke domeinen vooruitgang te boeken.

Daarom zal ik ook op binnenlands vlak bijzondere aandacht schenken aan dossiers die een grensoverschrijdende Europese dimensie hebben.

La revalorisation des types de bateaux plus petits mérite également une certaine attention. Des stimulants fiscaux sont une des pistes suivies. Par ailleurs, l'idée d'une double paroi dans les bateaux de navigation intérieure est également stimulée.

Lors d'incidents, l'assistance technique nécessaire sera garantie en permanence à l'intention de la police de la navigation et du gestionnaire des voies navigables.

2.7. Navigation de plaisance

La navigation de plaisance doit faire face à des risques de sécurité qui ne font qu'augmenter avec la croissance et l'intensité du trafic et l'obligation de partager les mêmes routes que la navigation professionnelle. Le niveau de sécurité de l'exploitation commerciale de bateaux de plaisance est un point d'attention important, d'autant plus que des tiers sont concernés et que ceux-ci considèrent que l'autorité garantit leur sécurité. Le niveau de sécurité nécessaire doit être garanti par une réglementation adéquate, associée à une politique de contrôle efficace.

3. Les initiatives internationales et européennes

Tel que le stipule le traité de Rome de 1957 instituant la Communauté économique européenne, la libre circulation des personnes et des marchandises est une des clés de voûte de la construction européenne. Mener une politique de transport communautaire y contribue considérablement.

Quoiqu'il aura fallu attendre jusqu'en 1985 pour que l'Europe s'active effectivement dans ce domaine, nous devons constater que la réglementation européenne en matière de transport est aujourd'hui très présente.

Dans la deuxième moitié de l'année 2010, lorsque nous présiderons le Conseil européen des transports, nous voulons tout mettre en œuvre pour progresser dans quelques domaines importants.

C'est pourquoi nous accorderons également au niveau intérieur une importance toute particulière à des dossiers à dimension européenne.

3.1. Wegvervoer: herziening van de richtlijn inzake het eurovignet

Een werkgroep van de Europese Raad onderzoekt momenteel de herziening van de richtlijn inzake het eurovignet. Deze werkgroep bekijkt de mogelijkheid om de bijdrage voor het gebruik van de infrastructuur voor goederenvervoer aan te vullen met de doorberekening van de externe kosten, zoals de kosten voortvloeiend uit de geluidsoverlast, de verkeerscongestie en de lokale vervuiling. Hopelijk kan het overleg op Europees niveau tijdens het Belgische voorzitterschap in 2010 worden afgerond. In overleg met de Gewesten zal de regering het Europese besluitvormingsproces ondersteunen teneinde zo tot een richtlijn te komen die de invoering van een slimme kilometerheffing mogelijk maakt.

3.2. Buitenlandse verkeersovertreders

Het bilateraal akkoord met Frankrijk tot uitwisseling van de nummerplaatgegevens zal na ratificatie, begin 2010 kunnen in voege treden. Dergelijke bilaterale akkoorden zullen ook worden gesloten met Nederland, Duitsland en Spanje. Deze akkoorden hebben specifiek betrekking op verkeersovertredingen.

Er bestaat eveneens de mogelijkheid om, via het Eucaris-systeem, nummerplaatgegevens op te vragen in het kader van het Verdrag van Prüm van 27 mei 1975 inzake terrorisme- en misdadbestrijding, dat werd ondertekend door België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk en Spanje. Vanaf 2011 treden 2 besluiten van Europese Raad van 23 juni 2008 in werking. Het Verdrag van Prüm wordt overgenomen en zal van toepassing zijn op alle EU-lidstaten.

Ondertussen werkt de Europese Unie aan een voorstel van richtlijn betreffende de grensoverschrijdende toepassing van de verkeersreglementering om tot een uitwisseling van nummerplaatgegevens te komen inzake 4 verkeersovertredingen (te snel rijden, rijden onder invloed van alcohol, rijden zonder gordel en door het rood licht rijden), voor een geldboete van minstens 70 euro.

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

3.1. Transport par route: révision de la directive en matière de vignette européenne

Un groupe de travail du Conseil européen étudie actuellement la révision de la directive en matière de vignette européenne. Ce groupe de travail étudie la possibilité de répercuter les frais externes tels les frais découlant des nuisances sonores, de la congestion du trafic et de la pollution locale sur la cotisation pour l'utilisation de l'infrastructure du transport de marchandises. J'espère que la concertation au niveau européen pourra être réglée durant la présidence belge en 2010. En concertation avec les Régions, le gouvernement supportera le processus européen de prise de décisions et cela dans le but d'arriver à une directive qui permet l'introduction d'une redevance kilométrique intelligente.

3.2. Contrevenants étrangers

Après ratification, l'accord bilatéral sur l'échange des données des plaques d'immatriculation qui a été conclu avec la France pourra entrer en vigueur début 2010. De tels accords bilatéraux seront également conclus avec les Pays-Bas, l'Allemagne et l'Espagne. Ces accords couvrent tout particulièrement les infractions au code de la route.

Le traité de Prüm du 27 mai 1975 relatif à la lutte contre le terrorisme et la criminalité qui a été signé par la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Autriche et l'Espagne permet également de demander, au moyen du système Eucaris, les données des plaques d'immatriculation. À partir de 2011, deux arrêtés du Conseil européen du 23 juin 2008 entrent en vigueur. Le traité de Prüm est adopté et sera d'application pour tous les États membres européens.

Pendant ce temps-là, l'Union européenne travaille à une proposition de directive relative à l'application transfrontalière du code de la route. Cette directive devrait permettre l'échange des données des plaques d'immatriculation pour 4 infractions au code de la route punies d'une amende d'au moins 70 euros (excès de vitesse, conduire sous l'influence de l'alcool, conduire sans ceinture de sécurité et passer au feu rouge).

Vu l'accroissement de la circulation transfrontalière, il est de plus en plus difficile d'identifier les contrevenants étrangers. Il faudrait finalement qu'au niveau européen tous les États membres puissent consulter mutuellement les données en matière d'immatriculation des véhicules à moteur et que les amendes routières soient effectivement perçues. Pour ce faire, un soutien sera apporté aux initiatives de la Commission européenne.

3.3. Trans-Europese spoorwegvervoersnetwerken

De trans-Europese vervoersnetwerken (TEN's) vormen het programma van de EU ter bevordering van de internationale infrastructuurverbindingen.

Voor België zijn de prioritaire infrastructuurprojecten: de IJzeren Rijn, het diaboloproject, de verbinding Lyon/Genua – Rotterdam/Antwerpen en het EuroCapRail-project voor de verbinding tussen Brussel – Luxemburg – Straatsburg.

Voor de waterwegen gaat het om de verbinding tussen de Rijn en de Maas (Albertkanaal) — de verbinding tussen de Rijn en de Donau via het Main-Donaukanaal en de Seine-Noord-verbinding. Daarenboven vraagt België bijzondere aandacht voor de verlenging van de ERTMS-spoorcorridor F “*Rhur-Berlijn-Warschau-Terspol*” tot de Belgische havens Antwerpen en Zeebrugge. België steunt de genoemde projecten en zal pleiten voor een verhoging van de voorziene budgetten op Europees niveau, daar deze momenteel onvoldoende zijn.

Deze werken zijn nog niet beëindigd, maar vragen om permanent contact tussen de diverse spelers en de gewestelijke overheden.

Tijdens het voorzitterschap van de Europese Unie in de tweede helft van 2010 zal de mogelijkheid van een Europees bekwaamheidsbewijs ter sprake worden gebracht. Daarnaast wordt ook de mogelijkheid onderzocht van een eenvormig registratienummer dat verbonden blijft aan het vaartuig.

3.4. De heropening van de IJzeren Rijn

Met het oog op verdere uitbouw van de voornoemde spoorcorridors voor goederenvervoer is de heropening van de IJzeren Rijn, die het sluitstuk vormt van de verlenging van de ERTMS-spoorcorridor F tot aan de havens van Antwerpen en Zeebrugge, een project van groot nationaal strategisch belang. Uitgaande van de verschillende onderzoeken die tot op heden werden verricht, zal België zich inspannen om de nodige verdragen met Nederland en Duitsland in 2010 af te sluiten teneinde de heropening van de verbinding tussen Antwerpen – Ruhr en het hinterland van Centraal- en Oost-Europa voor 2018 mogelijk te maken.

3.3. Le rail: les réseaux de transports transeuropéens

Les réseaux de transport transeuropéens (TEN) constituent le programme de l'UE pour promouvoir les liaisons internationales entre les différentes infrastructures.

Pour la Belgique, les projets d'infrastructure prioritaires sont: le Rhin de fer, le projet diabolo, la liaison Lyon/Gênes – Rotterdam/Anvers et le projet EuroCap Rail pour la liaison entre Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg.

Pour les voies navigables, il s'agit de la liaison entre le Rhin et la Meuse (canal Albert) — la liaison entre le Rhin et le Danube via le canal reliant le Main au Danube et la liaison Seine-Nord. En outre, la Belgique demande qu'une attention particulière soit portée au prolongement du corridor ferroviaire ERTMS F “*Ruhr-Berlin-Varsovie-Terespol*” jusqu'aux ports 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.

Ces travaux ne sont pas encore terminés, mais réclament un contact permanent entre les différents acteurs et les autorités régionales.

Lors de la Présidence belge de l'Union européenne durant la deuxième moitié de 2010, la possibilité d'une attestation de compétence professionnelle européenne sera abordée. À côté de cela, la possibilité d'un numéro d'enregistrement uniforme, lié au véhicule, sera également étudiée.

3.4. Réactivation du Rhin d'Acier

Dans le cadre du développement des corridors de fret ferroviaire précités, la réactivation du Rhin d'Acier, maillon du corridor ERTMS F prolongé jusqu'aux ports maritimes d'Anvers et de Zeebruges, reste un projet d'ampleur stratégique nationale. Sur la base des différentes études réalisées à ce jour, la Belgique œuvrera en vue de conclure en 2010 les accords nécessaires avec les Pays-Bas et l'Allemagne afin de permettre la réouverture de la liaison Anvers – Ruhr – Hinterland de l'Europe centrale et de l'Est pour la fin 2018.

3.5. Cross acceptance

Het stimuleren van de “cross acceptance” (dit is wederzijdse erkenning van rollend materieel tussen landen) zal verder worden uitgebouwd. Een eerste verdrag inzake “cross acceptance” van rijkstrijtuigen werd reeds afgesloten tussen België, Luxemburg en Frankrijk. Het betreft verschillende types rollend materieel. Ook Nederland heeft zich onlangs bij dit verdrag aangesloten. De onderhandelingen met Zwitserland worden binnenkort afgerond. Vanaf begin 2010 zal ook Duitsland worden gepolst met de bedoeling om zo de aanzet te geven voor een nieuwe uitbreiding van de internationale “cross acceptance”.

Hierdoor zijn alle netwerken die aan het Belgische netwerk grenzen, betrokken bij deze vereenvoudiging en samenwerking, wat volledig in de lijn ligt van de doelstellingen van de Europese Commissie.

3.6. Centrale Commissie voor de Rijnvaart

In de loop van 2010 en 2011 zal België het voorzitterschap van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) waarnemen.

Dit voorzitterschap vormt een unieke kans om de samenwerking tussen de CCR en de Europese Unie te versterken en mag dus niet onbenut blijven. Gelet op het feit dat de twee internationale organisaties elkaar aanvullen op het gebied van de binnenvaart, zal erover worden gewaakt dat de CCR zijn activiteit als “denktank” en als beleidsvoorbereidend orgaan voor de Europese regelgeving voortzet.

De Gewesten zullen nauw bij dit werk worden betrokken teneinde de Belgische standpunten voor te bereiden. Hiertoe zal in samenwerking met de FOD Buitenlandse Zaken een *ad-hoc* werkgroep worden opgericht.

3.7. European Aviation Safety Agency

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

De nationale overheden zijn – niet langer op grond van nationale regelgeving, maar op grond van gemeenschapsverordeningen – bevoegd voor alle zaken op het gebied van de luchtwaardigheid, met name de aanmaak en productie van luchtvaartproducten, de afzonderlijke

3.5. Cross acceptance

La promotion de la “cross acceptance” (reconnaissance mutuelle de matériels roulants entre pays) continuera à être développée. Un premier accord a été conclu entre la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et la France; il porte sur les différents types de matériel roulant. Les Pays-Bas se sont récemment associés à cet accord. Des négociations avec la Suisse aboutiront à court terme. Des démarches seront entreprises dès le début de 2010 avec l'Allemagne afin de provoquer une nouvelle extension de la “cross acceptance” internationale.

Ce faisant, tous les réseaux limitrophes au réseau belge seront concernés par cette facilitation et cette coopération qui s'inscrivent dans les objectifs de la Commission européenne.

3.6. Commission centrale pour la navigation du Rhin

Au cours des années 2010 et 2011, la Belgique assumera la présidence de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR).

Cette présidence sera une occasion qui sera saisie afin de renforcer la coopération entre la CCNR et l'Union européenne. Étant donné que les deux organisations internationales sont complémentaires dans le domaine de la navigation intérieure, il sera veillé à ce que la CCNR continue à développer ses activités en tant qu'organe “think tank” et organe de préparation de la réglementation européenne.

Les Régions seront étroitement associées à ces travaux afin de préparer les positions belges. À cette fin, un groupe de travail *ad hoc* sera créé en collaboration avec le SPF Affaires étrangères.

3.7. European Aviation Safety Agency

Comme il a déjà été mentionné, l'EASA est chargée, en tant qu'organisme de préparation politique de la Commission, de garantir la réalisation et le maintien d'un niveau uniforme et élevé de la sécurité et de la préservation 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

luchtwaardigheidsbewijzen van de luchtvaartuigen, alsook de voortdurende instandhouding, vorming en licenties van het bijbehorend personeel. De bevoegdheden van de Commissie en van het EASA zijn uitgebreid door het invoegen van de domeinen operaties en licenties van het vliegend personeel in het toepassingsgebied van Verordening 216/2008. Verordeningen ter uitvoering van deze bevoegdheden worden momenteel door de Commissie voorbereid. Het DGLV zal nieuwe procedures moeten aanwenden.

Deze verordeningen leggen niet alleen de verplichtingen van de burgers vast, maar ook de verplichtingen en de nodige middelen van de nationale openbare diensten. Via het EASA zal de Commissie waken over de correcte toepassing van deze verordeningen. Het is absoluut onontbeerlijk dat het gevraagde niveau ook daadwerkelijk wordt bereikt als men onmiddellijke en negatieve gevolgen voor de Belgische luchtvaartindustrie, en als gevolg daarvan ook voor de werkgelegenheid in België, wil vermijden.

Omwille van deze verantwoordelijkheden en door de overdracht van reglementaire bevoegdheden van de lidstaten aan de Europese Commissie via de bemiddeling door het EASA, alsook omwille van deze nieuwe regelgeving van het EASA en van de Europese Commissie, worden de Belgische luchtvaartautoriteiten met strengere eisen en aanzienlijke uitdagingen geconfronteerd. Momenteel werkt de Commissie aan nieuwe uitbreidingen van het toepassingsveld van Verordening 216/2008 inzake veiligheidsnormen voor de exploitatie van de luchthavens en de veiligheidssystemen van de luchtverkeersleiding.

3.8. Hertekening luchtruim

Als gevolg van de Europese regelgeving op het gebied van de organisatie en het beheer van het luchtruim (*Single European Sky*-regelgeving) waarin aan de ene kant de duidelijke functionele scheiding tussen regelgever, dienstverlener en toezichthouder centraal staat, en aan de andere kant de grensoverschrijdende samenwerking tussen dienstverleners, de nieuwe route-indelingen (op basis van functionaliteit van het luchtverkeer en niet op basis van landsgrenzen) van belang is, is men genoopt tot een aanpassing van de regelgeving ter zake. Hetzelfde geldt ook voor de noodzakelijke samenwerking tussen de civiele en militaire luchtverkeersleiding. Daarnaast zal de ICAO-regelgeving in het Belgisch recht worden omgezet om het kader te scheppen waarin Belgocontrol als dienstverlener optimaal kan functioneren. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal op de verschillende (inter)nationale fora als de vertegenwoordiger van België optreden en zal daarbij technisch advies vragen aan Belgocontrol.

certificats de navigabilité spécifiques des aéronefs, ainsi qu'au niveau du maintien permanent, de la formation et des licences du personnel qui y correspondent. Les compétences de la Commission et de l'EASA ont été accrues par l'inclusion des domaines des opérations et des licences du personnel navigant dans le domaine d'application du règlement 216/2008. Des règlements de la Commission mettant en œuvre ces compétences sont en préparation. La DGTA devra mettre en œuvre de nouvelles procédures.

Ces règlements définissent non seulement les obligations des citoyens, mais aussi 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.

En raison de ces responsabilités et du transfert des compétences réglementaires des États membres à la Commission européenne par l'entremise de l'EASA, et en raison de la nouvelle réglementation de l'EASA et de la Commission européenne, les exigences vis-à-vis des autorités aéronautiques belges atteignent un niveau très élevé. Actuellement, la Commission prépare de nouvelles extensions du champ d'application du Règlement 216/2008 en matière de normes de sécurité pour l'exploitation des aéroports et des systèmes de sécurité du contrôle du trafic aérien.

3.8. Retracer l'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 nette séparation 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 répartition des routes (basée sur la fonctionnalité du trafic aérien et non sur les frontières). Ceci impose évidemment une révision des lois. Cela vaut aussi pour l'indispensable collaboration entre le contrôle aérien civil et militaire. 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. Le SPF Mobilité et Transports interviendra dans les différents forums (inter)nationaux en tant que représentant de l'État belge, et en sollicitant des avis techniques à Belgocontrol.

De regering stelt ook vast dat Belgocontrol, als gevolg van de huidige beheersstructuur van de organisatie, onvoldoende is uitgerust 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 dienstverleners. Met de regelingen die thans van kracht zijn, worden de nationale belangen of de concurrentiepositie van het bedrijf zelf in relatie tot de bedrijven in omliggende landen beïnvloed door vroegere overeenkomsten inzake financiering van luchtverkeersdienstverlening op de regionale luchthavens. Deze wijze van financiering is daarbovenop niet-conform met de Europese wetgeving (SES II) die de kruissubsidies tussen en-routediensten en terminale diensten uitdrukkelijk verbiedt. Hierdoor dreigt Belgocontrol, en daardoor dus ook België, de aansluiting met de internationale ontwikkelingen, die onomkeerbaar zijn, te missen.

Bovendien zal België alles in het werk stellen om FABEC te laten slagen, maar er zal eveneens aandacht worden besteed aan de blijvende toegankelijkheid van de Belgische luchthavens. Om aan deze eisen inzake concurrentie te kunnen voldoen, wordt onderzocht of de huidige structuur van Belgocontrol niet moet evolueren.

Deze ontwikkelingen zullen samen met de resultaten van de op het getouw staande doorlichting van Belgocontrol ook worden behandeld bij de herziening van het beheerscontract in 2010.

Voor de uitvoering van het “functionele luchtruimblokken-project” (FAB — *Functional Airspace Blocks*), 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.

Om redenen van efficiëntie zal de regering er ook over waken zich actief in te zetten voor de meest nauwe samenwerking tussen Belgocontrol en de militaire luchtverkeersleiding.

Overeenkomstig de regelgeving van ICAO zal het DGLV in samenwerking met het Ministerie van Landsverdediging een wettelijk kader voor de luchtvaartreddingsdiensten in België uitwerken. Deze regelgeving zal leiden tot de oprichting van een kwaliteitsorgaan dat toezicht zal houden op de goede werking van deze luchtvaartreddingsdiensten. Er dienen eveneens formele samenwerkingsakkoorden met onze buurlanden te worden afgesloten.

Le gouvernement constate aussi qu'en raison de la structure de gestion actuelle de l'organisation, Belgocontrol est insuffisamment équipé pour le rôle qu'il doit jouer au sein de l'organisme de coopération internationale FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central*), qui regroupe 6 États (le Benelux, l'Allemagne, la France et la Suisse) ainsi que leurs 7 prestataires de services. Avec les dispositions 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 antérieurs relatifs à la subvention des aéroports régionaux. Ce type de financement, en plus, n'est pas conforme à la réglementation européenne (SES II), qui interdit formellement les subventions croisées entre services de route et services terminaux. À cause de cela, Belgocontrol et, par conséquent, l'État belge risquent de passer à côté de l'irréversible évolution internationale.

La Belgique mettra en outre tout en œuvre pour faire du FABEC un succès mais elle veillera également à ce que les aéroports belges restent accessibles. Nous allons examiner si la structure actuelle de Belgocontrol ne devrait pas évoluer, afin de pouvoir répondre aux exigences concurrentielles.

Ces développements seront repris en même temps que les résultats de l'audit prévu de Belgocontrol lors de la révision du contrat de gestion en 2010.

En ce qui concerne l'exécution du “projet de blocs d'espace aérien fonctionnels — FAB”, où la Belgique va se retrouver ensemble 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.

Pour des raisons d'efficacité, le gouvernement veillera aussi à s'engager activement en faveur d'une collaboration la plus étroite possible entre Belgocontrol et le contrôle aérien militaire.

Conformément à la réglementation de l'OACI, la DGTA, en collaboration avec le Ministère de la défense nationale, développera un cadre légal pour les services de sauvetage aériens en Belgique. Cette réglementation permettra de mettre en place un organe de qualité qui veillera au bon fonctionnement des services de sauvetage aériens. Il faudra également conclure des accords de collaboration avec nos pays voisins.

4. Dienstverlening, consumenten, ombudsfuncties, ...

Een goed beleid is een beleid dat wordt gedragen door de samenleving waarvoor het bedoeld is.

Meer dan in het verleden wil ik aandacht besteden aan de verzuchtingen die in onze samenleving tot uiting komen. Daartoe behoort naast de zorg voor een gelijke en correcte behandeling van allen die aan het mobiliteitsgebeuren wensen deel te nemen, ook een optimale dienstverlening aan de burger, en dit zowel in zijn professionele als in zijn recreatieve verplaatsingen.

4.1. Personen met verminderde mobiliteit

In 2010 zal mijn overheidsdienst een inventaris opmaken van de problemen waarmee personen met een verminderde mobiliteit bij hun verplaatsingen worden geconfronteerd, en dit voor de verschillende vervoersmodi. Binnen het raam van mijn bevoegdheden zullen diverse oplossingen worden aangereikt.

In samenwerking met de staatssecretaris voor Sociale Zaken, belast met Personen met een handicap, zal een campagne worden opgestart om de Belgische samenleving bewust te maken van de problemen die personen met een verminderde mobiliteit ondervinden.

4.2. Het spoor: bemiddeling en ombudsfunctie, geschillen, klachten

De toepassing in België van Verordening 1371/2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer vanaf 4 december 2007 alsook de liberalisering van de markt voor het internationaal personenvervoer vanaf januari 2010 hebben de uitbreiding en de verbetering van aangeboden mogelijkheden voor de reizigers noodzakelijk gemaakt. Dit was met name zo op het gebied van de doeltreffende en billijke behandeling van de klachten ten aanzien van alle betrokken spoorwagewegoperators, terwijl men tegelijk voorrang wil geven aan de toepassing van de bemiddelingsprocedures.

Eenzijds werd er beslist om de ombudsdienst, waarop de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven van toepassing is, te hervormen. Dit is nodig aangezien zijn bevoegdheid beperkt is tot de bedrijven van de NMBS-groep. De liberalisering van de markt vereist echter dat privépersonen een klacht kunnen indienen bij een volkomen onafhankelijke en externe bemiddelaar of ombudsman. De huidige ombudsdienst zou dus worden

4. Prestation de service, consommateurs, fonctions de médiation, ...

Une bonne politique est une politique soutenue par la communauté à laquelle elle est destinée.

Je veux plus que jamais être attentif aux demandes qui émanent de notre société. Il ne suffit pas pour cela de veiller à ce que tous ceux concernés par la mobilité soient traités correctement et sur un pied d'égalité, il faut également veiller à offrir au citoyen un service optimal et cela tant dans le cadre de ses déplacements professionnels que dans le cadre de ses déplacements récréatifs.

4.1. Personnes à mobilité réduite

En 2010, mon administration fera l'inventaire des problèmes auxquels les personnes à mobilité réduite sont confrontés lors de leurs déplacements, et ce dans les divers modes de transport. Dans le cadre de mes compétences, des propositions de solution seront formulées.

En collaboration avec le secrétaire d'État aux Affaires sociales, chargé des Personnes handicapées, une campagne de sensibilisation de la société belge aux problèmes des personnes à mobilité réduite sera mise sur pied.

4.2. Le rail: médiation, litiges, plaintes

L'application en Belgique du règlement CE 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires à partir du 4 décembre 2007 ainsi que la libéralisation du marché du transport international de personnes à partir de janvier 2010 ont rendu nécessaires l'élargissement et l'amélioration des possibilités offertes aux voyageurs en matière de traitement efficace et équitable des plaintes à l'égard de l'ensemble des opérateurs ferroviaires concernés, tout en essayant de privilégier les processus mettant en œuvre la médiation.

D'une part, il a été décidé de réformer le Service de Médiation régi par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques puisque sa compétence est limitée aux seules entreprises du Groupe SNCB. La libéralisation du marché requiert que les particuliers puissent introduire leur plainte auprès d'un médiateur externe totalement indépendant. L'actuel Service de Médiation sera donc remplacé par un nouveau Service créé auprès du SPF Mobilité et

vervangen door een nieuwe dienst bij de FOD Mobiliteit en Vervoer zodat alle treinreizigers — los van de betrokken operator — op gelijke voet worden behandeld.

Anderzijds zal de directeur-generaal van het directoraat-generaal Vervoer te Land van de FOD Mobiliteit en Vervoer vanaf december 2009 worden belast met de toepassing van de voornoemde Verordening 1371/2007/EG (opsporing en vaststelling van overtredingen). Overeenkomstig het Europees recht zal een regeling van administratieve sancties van kracht zijn vanaf juni 2010.

4.3. Luchtvaart: consumentenbeleid en passagiersrechten

Als gevolg van de sterke groei van het vliegverkeer tijdens de voorbije decennia, werden de passagiersrechten, zowel op internationaal als op Europees niveau, duidelijk versterkt (schadevergoeding en bijstand in geval van bagageverlies, instapweigering, afgelasting of belangrijke vertraging van een vlucht, rechten van personen met beperkte mobiliteit.....).

De uitoefening van die rechten kan aanleiding geven tot meningsverschillen tussen passagiers en luchtvaartmaatschappijen of luchthavenuitbaters omwille van een gebrek aan informatie of door diverse interpretaties van de reglementering. Teneinde voluit te kiezen voor een consensuele oplossing van deze meningsverschillen, zal de regering een wetsontwerp indienen voor de oprichting van een ombudsdienst voor luchtvaartpassagiers en voor de omwonenden van Brussel-Nationaal.

Deze dienst zal de passagiersklachten behandelen die tegen luchtvaartmaatschappijen of de luchthavenuitbater van Brussel-Nationaal (met uitsluiting van de domeinen van luchtvaartveiligheid en luchtvaartbeveiliging die onder de bevoegdheid van het DGLV ressorteren) werden gericht, en zal bemiddelen om een minnelijke schikking te vinden tussen de partijen. Die dienst zal daarenboven ook tussenbeide komen voor de omwonenden van luchthaven Brussel-Nationaal, waarbij de taken en opdrachten zullen worden uitgevoerd die op dit ogenblik door de ombudsdienst van luchthaven Brussel-Nationaal worden verricht.

Bij een enquête over niet-vergezelde alleenreizende buitenlandse minderjarigen, in 2007 afgenomen door *Child Focus*, de Koning Boudewijnstichting en de federale politie, werden diverse aanbevelingen gedaan. Sommige van die aanbevelingen slaan op het luchtverkeer en kunnen alleen op het internationale vlak in werking worden gesteld. De regering zal de inwerkingstelling van die aanbevelingen op het Europese niveau of via de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie bevorderen.

Transports de telle sorte que tous les voyageurs ferroviaires puissent être équitablement traités quel que soit l'opérateur concerné.

D'autre part, le directeur général de la Direction générale Transport terrestre du SPF Mobilité et Transports sera chargé, dès le mois de décembre 2009, de l'application du règlement CE 1371/2007 précité (recherche et constat des infractions). Conformément au droit européen, un régime de sanctions administratives sera mis en vigueur à partir du mois de juin 2010.

4.3. Transport aérien: politique des consommateurs et droits des passagers

Suite à la forte croissance du trafic aérien durant les dernières décennies, les droits des passagers ont été clairement renforcés tant sur le plan international qu'euro-péen (indemnisation et assistance en cas de perte de bagages, de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol, droits des personnes à mobilité réduite, etc.).

L'exercice de ces droits est susceptible de donner lieu à des différends entre passagers et compagnies aériennes ou exploitants aéroportuaires consécutifs à un manque d'informations ou à des interprétations diverses de la réglementation. Optant délibérément pour une résolution consensuelle de ces dissensions, le gouvernement déposera un projet de loi visant à créer un service de médiation pour les passagers aériens et les riverains de Bruxelles-National.

Ce service traitera les plaintes adressées par les passagers à l'encontre de compagnies aériennes ou de l'exploitant aéroportuaire de Bruxelles-National (à l'exclusion des domaines de la sécurité et de la sûreté aériennes qui relèvent de la compétence de la DGTA) et jouera un rôle de médiateur dans la recherche d'un accord à l'amiable entre les parties. Ce service interviendra en outre en faveur des riverains de l'aéroport de Bruxelles-National en reprenant les tâches et les missions exercées en ce moment par le service de médiation de l'aéroport de Bruxelles-National.

À la suite d'une enquête réalisée en 2007 par *Child Focus*, la Fondation Roi Baudouin et la Police fédérale sur les mineurs étrangers voyageant seuls, différentes recommandations ont été formulées. Certaines d'entre elles concernent le trafic aérien et peuvent uniquement être appliquées sur le plan international. Le gouvernement encouragera la mise en œuvre de ces recommandations au niveau européen ou via l'Organisation de l'aviation civile internationale.

4.4. Markttontwikkeling in de luchtvaart

De marktontwikkelingen in de luchtvaart gaan erg snel; de wet- en regelgeving volgen moeizaam. In deze context 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 en op basis van observaties en analyses van de internationale en nationale luchtvaartcontext.

4.5. Vergoedingen in de luchtvaart

De regering zal een nieuw voorstel voorleggen betreffende de bijdrage voor diensten die door de luchtvaartautoriteit DGLV aan de industrie worden geleverd. De kosten van de prestatie zullen duidelijk in verband worden gebracht met de hoogte van de vergoeding, zodat een objectieve verantwoording voor een wijziging in de tarifiering mogelijk wordt. Er zal eveneens worden op toegezien 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 en gelijke behandeling van de klanten, maar ook aan eenvoudige administratie en aan klantvriendelijkheid.

4.6. Pleziervaart: watersport in België

Watersport als vrijetijdsbesteding neemt steeds meer toe en de commerciële exploitatie van de pleziervaart wint gestaag aan belang.

In mijn beleidsnota's 2008 en 2009 wordt daarom speciaal aandacht besteed aan de pleziervaart met maatregelen die vooral gericht zijn op de verbetering van de dienstverlening van de overheid en de bescherming van de gebruikers.

Een eerste maatregel werd gerealiseerd door de oprichting van het Federaal Overlegplatform voor de Pleziervaart. Binnen dit platform plegen vertegenwoordigers van de watersportverenigingen, de beroepsverenigingen van watersportuitbaters en de verschillende betrokken overheidsdiensten overleg over de beleidsmaatregelen die kunnen worden genomen en over hoe die het beste worden genomen.

4.4. Évolution du marché de l'aéronautique

L'évolution du marché de l'aéronautique est très rapide; la législation et la réglementation suivent difficilement. Dans ce contexte, le gouvernement souhaite à présent mener une nouvelle politique en matière de location et de leasing d'avions par les compagnies aériennes belges afin de résorber les trop-pleins dans les flux de passagers. Cette politique doit être concertée avec les compagnies aériennes les plus concernées, sur la base d'observations et d'analyses du contexte aérien national et international.

4.5. Rémunérations dans l'aéronautique

Le gouvernement soumettra une nouvelle proposition concernant la contribution pour les services fournis à l'industrie par l'autorité du transport aérien DGTA. Les coûts des prestations seront clairement mis en rapport avec le montant des redevances, ce qui permet une justification objective pour une modification dans 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 redevances devra rester aussi simple que possible. Le nouveau système de redevances accordera beaucoup d'importance aux principes de la transparence et du traitement équitable des clients mais également à une administration simple et à une orientation client.

4.6. Navigation de plaisance en Belgique

La navigation de plaisance, en tant que loisir, prend de plus en plus d'importance, tout comme son exploitation commerciale.

C'est pourquoi les notes de politique générale 2008 et 2009 accordent une attention particulière à la navigation de plaisance en prévoyant des mesures visant essentiellement à améliorer le service fourni par les pouvoirs publics et à protéger les utilisateurs.

Une première mesure a été concrétisée par la création de la Plate-forme de concertation fédérale pour la navigation de plaisance. Au sein de celle-ci, les représentants des clubs de sports nautiques, leurs fédérations professionnelles et les différents services publics concernés peuvent se concerter sur les mesures politiques susceptibles d'être prises et leur mise en œuvre optimale.

Met een totaalomvattende aanpak voor ogen worden beleidsmatig de volgende krachtlijnen vooropgesteld die als leidraad moeten dienen voor het verder concreet uitwerken van maatregelen waarover vooraf in dit overlegplatform zal zijn overlegd.

De Belgische kust en tal van (kleinere) binnenwateren over gans het Koninkrijk kunnen nog aantrekkelijker worden gemaakt voor het pleziervaren. Die verhoging van de aantrekkelijkheid moet worden bereikt door aangepaste en zo eenvoudig mogelijke regelgeving te ontwikkelen, door de administratieve verrichtingen die met de ingebruikname van een pleziervaartuig gepaard gaan, te vereenvoudigen en door in nauwe samenwerking met de waterwegbeheerders de waterwegeninfrastructuur alsook de beschikbaarheid ervan uit te bouwen.

Een deel waterlopen in het land worden minder of haast niet gebruikt voor beroepsbinnenvaart, ze zijn echter toeristisch aantrekkelijk. Om die redenen zijn ze zeer geschikt voor bootuitstappen om landschappen en steden te ontdekken van op het water. De toegankelijkheid en de aantrekkelijkheid van die vorm van pleziervaren stoot nog op een aantal drempels die deels toe te schrijven zijn aan de bestaande regelgeving. Daarnaast moet in samenspraak met de waterwegbeheerders de verbetering van de nodige infrastructuur vooropstaan.

Er worden in 2010 nog andere acties ondernomen, zoals bijvoorbeeld de organisatie van een modulaire structuur voor alle examens voor vaarbevoegdheidsbewijzen, afgestemd op de internationale equivalenten en de registratie van de pleziervaartuigen op een eenvoudige wijze naar analogie met buitenlandse registraties.

Ten slotte worden andere instanties en externe partners betrokken bij het pleziervaartbeleid en bij de ontwikkeling van gemeenschappelijke initiatieven waar dit mogelijk en wenselijk is. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij de uitreiking van een internationaal erkend brevet.

5. Meten is weten

Doordachte beleidsmaatregelen vertrekken van betrouwbare gegevens en van een deskundige analyse. Zoals tijdens de voorgaande jaren, worden een aantal studieopdrachten uitgevoerd ter ondersteuning van mijn beleid. Ik geef een overzicht van de voornaamste initiatieven.

Dans le cadre d'une approche globale, les lignes directrices suivantes sont proposées sur le plan politique et doivent servir de fil conducteur en vue de la poursuite de la concrétisation des mesures qui feront l'objet d'une concertation préalable au sein de cette plate-forme.

La côte belge et nombre de voies navigables intérieures (plus petites) du Royaume peuvent être rendues plus attractives encore pour la navigation de plaisance. L'attrait sera amélioré en développant une réglementation adaptée et aussi simple que possible, en simplifiant les actes administratifs liés à l'utilisation pour la première fois d'un bateau de plaisance et en développant l'infrastructure et la disponibilité des voies navigables en coopération étroite avec les gestionnaires de voies navigables.

Un partie des cours d'eau du pays qui sont moins utilisés, voire presque plus utilisés pour la navigation intérieure professionnelle sont attrayants sur le plan touristique. Ils conviennent dès lors particulièrement bien pour des excursions en bateau permettant de découvrir des paysages et des villes depuis l'eau. L'accessibilité et l'attrait de cette forme de navigation de plaisance se heurtent encore à des résistances partiellement imputables à la réglementation existante. De plus, il convient dans un premier temps d'améliorer l'infrastructure nécessaire en concertation avec les gestionnaires de voies navigables.

D'autres actions seront encore menées en 2010, comme par exemple l'organisation d'une structure modulaire appliquée à l'ensemble des examens pour l'obtention des brevets de navigation, en accord avec les équivalents internationaux, et l'enregistrement uniforme des bateaux de plaisance par analogie avec les enregistrements étrangers.

Enfin, d'autres instances et partenaires externes sont associés à la politique en matière de navigation de plaisance et au développement d'initiatives communes là où c'est possible et souhaitable. Ceci peut par exemple être le cas lors de la délivrance d'un brevet reconnu internationalement.

5. Mesurer, c'est savoir

Les mesures politiques réfléchies reposent sur des données fiables et sur une analyse réalisée par des experts. Comme les années précédentes, un certain nombre d'études seront réalisées pour appuyer ma politique. Voici un aperçu des principales initiatives.

5.1. Diagnostiek woon-werkverkeer

De tweede diagnostiek van de woon-werkverkeer-verplaatsingen is afgewerkt. De verkregen informatie wordt aangewend om “*best practices*” uit zowel de privésector 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. Zij worden tevens aangereikt als input voor het interprofessioneel overleg betreffende de woon-werkverkeerverplaatsingen.

Zowel het eindverslag over de tweede diagnostiek als het verslag over de beste praktijken worden gepubliceerd op de website van de FOD.

Zoals dit reeds het geval is voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, wordt er aan het Vlaamse en het Waalse Gewest gevraagd dat ook zij de opmaak van een reglementering zouden overwegen teneinde de bedrijfsvervoerplannen te verplichten in de grote agglomeraties.

5.2. Raamovereenkomst met het Federaal Planbureau

De overeenkomst tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer en het Federale Planbureau werd verlengd en krijgt nu een structurele basis. De initiële overeenkomst had tot doel om een set van transportindicatoren uit te werken, een model voor de simulatie van de effecten van transportmaatregelen (PLANET) op te maken, alsook om een beleid en specifieke satellietrekeningen voor het transport op te stellen. De toekomstige werkzaamheden hebben volgende doelstellingen:

- de gegevensbank met indicatoren wordt verder uitgebouwd en voortdurend verbeterd;
- in 2010 wordt er 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 weerslag.

5.3. Ongevallenanalyse

Statistische en analytische gegevens betreffende verkeersveiligheid (ongevallen, controles, enzovoort) moeten maximaal worden aangewend in het kader van beleidsvoorbereiding en beleidsevaluatie door het Observatorium van de Verkeersveiligheid, opgericht door het BIVV.

5.1. Diagnostic trafic domicile-travail

Le deuxième diagnostic des déplacements domicile-travail est actuellement en cours d'élaboration. Les informations obtenues sont utilisées pour mettre en avant les “*best practices*” tant au niveau du secteur 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. Ils seront en outre mis à disposition en tant qu'input pour la concertation interprofessionnelle.

Aussi bien le rapport final concernant le deuxième diagnostic que le rapport concernant les meilleures pratiques seront mis sur le site web du SPF.

Comme c'est déjà le cas dans la Région de Bruxelles-Capitale, il sera demandé à la Région Flamande et à la Région Wallonne d'envisager de mettre en place une réglementation afin de rendre les plans de déplacement d'entreprise obligatoires dans les grandes agglomérations.

5.2. Convention-cadre avec le Bureau fédéral du Plan

La convention entre le SPF Mobilité et Transports 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 set d'indicateurs de transport, de créer un modèle pour la simulation des effets produits par les mesures de transport (PLANET) et d'établir une politique et des comptes satellites pour le transport. Les futurs travaux auront les objectifs suivants:

- le développement de la base de données munie d'indicateurs sera poursuivi et sans cesse amélioré;
- à partir de 2010, il sera œuvré pour les comptes satellites, 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.

5.3. Analyse des accidents

Les données statistiques et analytiques en matière de sécurité routière (accidents, contrôles, etc.) doivent être exploitées au maximum dans le cadre de l'élaboration et de l'évaluation de la politique par l'Observatoire pour la sécurité routière créé par l'IBSR.

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 wordt het proefproject BART (*Belgian Accident Research Team*) dat de ongevallen met vrachtwagens in de periode 2000-2006 in de provincie Oost- en West-Vlaanderen zal bestuderen, voortgezet. Op basis van de resultaten van dit proefproject zal worden nagegaan voor welke probleemgebieden inzake de toegang en registratie op wetgevend vlak een oplossing moet worden gevonden.

5.4. Boordtabellen mobiliteit

Voor het beleid is het niet alleen noodzakelijk over gegevens te beschikken over een lange termijn, ik moet ook kunnen bijsturen op basis van de meest recente ontwikkelingen. Ik denk daarbij aan de directe effecten van de huidige financieel-economische crisis op het transport en de mobiliteit.

Daarom ligt het in mijn bedoeling om vanaf 2010 boordtabellen te ontwikkelen met indicatoren die op korte termijn een beeld geven van de evoluties inzake het wegvervoer, het spoorvervoer, de luchtvaart, de scheepvaart, de binnenvaart en het verkeer op de Belgische wegen.

Deze gegevens zullen ter beschikking worden gesteld van een ruim publiek.

5.5. Nationale enquête betreffende de mobiliteit van de Belgen (enkel fysieke personen)

Ieder van ons heeft in het dagelijkse leven voortdurend te maken met het verkeer. Of het nu is om ons naar het werk of naar school te begeven, om boodschappen te doen, met vakantie te gaan, wij willen ons snel, veilig en op comfortabele wijze verplaatsen, zonder schade toe te brengen aan het milieu of afbreuk te doen aan onze levenskwaliteit.

De komende jaren moeten wij nieuwe oplossingen vinden voor allerlei problemen in verband met het vervoer: files, vervuiling, verkeersongevallen, etc. Deze oplossingen moeten rekening houden met de reële noden van de bevolking inzake vervoer. Om deze noden beter te kennen zal mijn overheidsdienst een omvangrijke enquête laten uitvoeren bij de bevolking.

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 établi, du dossier judiciaire, etc. C'est pourquoi le projet pilote BART (*Belgian Accident Research Team*), qui analysera les accidents impliquant des camions durant la période 2000-2006 dans les provinces de Flandre orientale et occidentale, est poursuivi. Les résultats de ce projet pilote permettront de savoir pour quelles régions à problèmes il convient de trouver une solution législative en matière d'accès et d'enregistrement.

5.4. Tableaux de bord mobilité

Il est non seulement nécessaire, pour la politique, de disposer de données sur le long terme, mais aussi de pouvoir faire des corrections sur la base des développements les plus récents. Je pense ici aux effets directs de la crise économique-financière actuelle sur le transport et la mobilité.

Pour cette raison, mon objectif est de développer à partir de 2010 des tableaux de bord comportant des indicateurs qui donnent une image à court terme des évolutions en matière de transport routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvial, ainsi que du trafic sur les routes belges.

Ces données seront mises à disposition du grand public.

5.5. Enquête nationale relative à la mobilité des Belges (uniquement personnes physiques)

Chacun de nous, dans sa vie quotidienne, est amené à se préoccuper des transports. Que ce soit pour se rendre au travail ou à l'école, pour faire des courses ou pour aller en vacances, nous voulons nous déplacer rapidement, de manière sûre et confortable, sans nuire à l'environnement et en préservant notre qualité de vie.

Dans les années à venir, il faudra trouver de nouvelles solutions à toutes sortes de problèmes liés aux transports: les embouteillages, la pollution, les accidents de la route, etc. Ces solutions devront tenir compte des besoins réels de la population en matière de transports. Afin de mieux connaître ces besoins, mon administration mettra sur pied une vaste enquête auprès de la population.

6. Voorbeeldfunctie van de FOD Mobiliteit en Vervoer

Op het gebied van mobiliteit plant de FOD Mobiliteit en Vervoer een even ambitieus als realistisch maatregelenprogramma. Ambitieus, want de meeste aspecten van mobiliteit komen aan bod; realistisch, want gebaseerd op concrete ervaringen.

6.1. Centralisatie van de diensten van de FOD

De FOD Mobiliteit en Vervoer legde de fundamenteën voor een duurzaam, rationeler bedrijfsvervoerplan door in 2005 zijn belangrijkste centrale diensten samen te brengen in één zetel nabij het Noordstation, het vertrekpunt van menige openbaarvervoerlijn: trein, tram, bus, metro.

6.2. Voorbeeldfunctie in het woon-werkverkeer

De maatregelen in het kader van de voorbeeldfunctie in het woon-werkverkeer kunnen nog worden verfijnd, hoewel de meeste federale ambtenaren nu al gebruiken van duurzame vervoerswijzen. Uit de Federale Diagnostiek 2008 blijkt dat maar 10,4% van de ambtenaren van de FOD Mobiliteit en Vervoer met de auto komt (tegen 40,8% gemiddeld bij de werkgevers in Brussel). Het cijfer voor de FOD is met 2% gedaald sinds 2005, dankzij de terugbetaling van de kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer en van de fiets.

6.3. Betere informatie over alternatieven voor de auto

Door die maatregelen te versterken wordt op een verdere daling in het autogebruik met 2% in 3 jaar gemikt, met name dankzij betere informatie over de dienstregeling en de mogelijkheden tot intermodaliteit trein-tram-bus-metro.

6.4. Werktijden: “green match”

De FOD Mobiliteit en Vervoer innoveert met een aangepaste werktijdregeling want men is zich bewust dat de wegen dichtslibben en dat de capaciteit van het openbaar vervoer in de spitsuren, met name in de ochtendspits, tegen haar grenzen aanloopt. Een uitbreiding van de glijtijden zal in overleg met de vakorganisaties worden bestudeerd.

6. Fonction d'exemple du SPF Mobilité et Transports

En ce qui concerne la gestion de la mobilité, le SPF Mobilité et Transports prévoit un programme de mesures à la fois ambitieux et réaliste. Ambitieux car la plupart des aspects de la mobilité sont concernés, et réaliste car basé sur des expériences concrètes.

6.1. Centralisation des services du SPF

Le SPF M&T a jeté les bases d'un plan de déplacement durable et plus rationnel en regroupant en 2005 ses services principaux centraux dans un seul siège situé près de la gare du Nord, point de départ d'un grand nombre de lignes de transports publics: trains, trams, bus, métro.

6.2. Choix modal domicile-travail exemplaire

Les mesures concernant le choix modal domicile-travail peuvent encore être affinées, bien que la plupart des fonctionnaires fédéraux utilisent déjà actuellement des modes de transport durables. Comme l'a montré le Diagnostic fédéral 2008, le nombre de fonctionnaires du SPF M&T utilisant la voiture est seulement de 10,4% (contre 40,8% pour la moyenne des employeurs à Bruxelles). Le chiffre du SPF a diminué de 2% depuis 2005, grâce au remboursement des frais d'utilisation des transports en commun et du vélo.

6.3. Meilleure information sur les alternatives à la voiture

Un renforcement de ces mesures permet de cibler une nouvelle diminution de 2% en 3 ans de l'usage de la voiture, en particulier grâce à une meilleure information sur les horaires et les possibilités d'intermodalité train-tram-bus-métro.

6.4. Horaires de travail “green match”

Conscient des problèmes de congestion sur les routes et des limites des capacités des transports publics pendant les heures de pointe, particulièrement le matin, le SPF M&T innove en adaptant ses horaires de travail. Une extension de la plage des horaires flottants sera étudiée, en concertation avec les organisations syndicales.

6.5. Telewerk

Tegen eind 2009 telewerkt al bijna 10% van de ambtenaren van de FOD die hun tewerkstellingsstandplaats in Brussel hebben. Deze maatregel beperkt de uitstoot van CO₂, andere broeikasgassen en fijn stof, is energiebesparend en vermindert het gebruik van de meest overbelaste vervoerswijzen.

6.6. Satellietkantoren

Naast de invoering van telewerk werd de Regie der Gebouwen gevraagd na te gaan of regionale satellietkantoren - hulpkantoren waar federale ambtenaren kunnen telewerken – mogelijk zijn. Dit initiatief werd in overleg met de FOD Sociale Zaken en de FOD Binnenlandse Zaken genomen.

6.7. Dienstreizen

6.7.1. Greening van het dienstvoertuigenpark

De maatregelen voor beroepshalve gemaakte verplaatsingen zijn bedoeld om het dienstvoertuigenpark af te stemmen op duurzame mobiliteit. Sinds 2007 wordt het dienstvoertuigenpark van de inspecteurs en controleurs stapsgewijs (1/6 per jaar) vervangen door milieuvriendelijkere en energiezuinigere voertuigen.

6.7.2. Opleiding ecodrivng

In 2009 zijn 120 ambtenaren (inspecteurs en controleurs) aan een opleiding ecodrivng begonnen. Al sinds 2006 lopen er proefprojecten ecodrivng bij de FOD Mobiliteit en Vervoer.

6.7.3. Test van een hybrideauto

In 2010 test mijn departement een op het elektriciteitsnet herlaadbare (*plug-in*) hybrideauto uit.

6.8. Denken in termen van e-government

Conform de "richtsnoeren" voor duurzame ontwikkeling van de regering moeten alle projecten van de Directoraten-generaal van de FOD in het teken staan van een zo klein mogelijke ecologische voetafdruk op de mobiliteit, zowel voor de betrokken overheidsdienst als voor zijn klanten.

6.5. Télétravail

D'ici fin 2009, déjà près de 10% des fonctionnaires du SPF ayant leur résidence de travail à Bruxelles feront du télétravail. Cette mesure limite les émissions de CO₂ et d'autres gaz à effet de serre ainsi que de particules fines, épargne de l'énergie et réduit l'utilisation des modes de transport les plus congestionnés

6.6. Bureaux satellites

Parallèlement à l'introduction du télétravail, une demande a été adressée à la Régie des Bâtiments pour étudier la possibilité de développer des bureaux satellites régionaux, c.-à-d. des antennes où les fonctionnaires fédéraux pourraient télé-travailler. Cette initiative a été prise en concertation avec le SPF Affaires sociales et le SPF Affaires intérieures.

6.7. Déplacements de service

6.7.1. Greening du parc de véhicules de service

Les mesures pour les déplacements professionnels visent à rendre le parc de véhicules de service en adéquation avec la mobilité durable. Depuis 2007, le parc des véhicules de service des inspecteurs et contrôleurs est remplacé, par phase (1/6 par an), par des véhicules moins polluants et moins énergivores.

6.7.2. Formation eco-driving

120 fonctionnaires (inspecteurs et contrôleurs) ont commencé une formation à l'eco-driving en 2009. Des projets-pilotes en eco-driving sont déjà menés par le SPF M&T depuis 2006.

6.7.3. Test d'un véhicule hybride

Un véhicule hybride, rechargeable sur le réseau électrique (*plug-in-hybrid*), sera testé par mon département en 2010.

6.8. Penser en termes d'e-government

Conformément aux "bonnes pratiques" de développement durable préconisées par le gouvernement, tous les projets des directions générales du SPF doivent être conçus de telle façon que leur empreinte environnementale en terme de mobilité reste limitée au maximum, tant pour les services concernés que pour les clients de ces services publics.

6.9. Klantenonthaal bij de FOD Mobiliteit en Vervoer

Klantgerichtheid wordt voor de FOD Mobiliteit en Vervoer een kernelement in zijn werking. Om zijn klanten nog beter te kunnen bedienen, zal in 2010 extra aandacht besteed worden aan de bereikbaarheid van de diensten. Deze acties zullen draaien rond het concept “uniek loket”. Het streefdoel is om de drempel voor onze klanten om informatie of andere diensten te verkrijgen zo laag mogelijk te maken. Het “uniek loket” wordt nagestreefd op drie niveaus:

— elektronisch: een centralisering van de vragen via info@mobilit.fgov.be met een gegarandeerd antwoord binnen 10 kalenderdagen. Dit elektronische “uniek loket” zorgt ervoor dat de vragen van de klanten steeds bij de juiste dienst terechtkomen. Bovendien kan een centraal orgaan de behandelingstermijn van deze vragen in de gaten houden;

— fysiek: de taken die uitgevoerd worden aan de loketten doorheen het land worden uitgebreid. De bedoeling is om van ieder bestaand loket, dat tot nu toe enkel voor een welbepaald onderdeel gebruikt werd, een “mobiliteitsloket” te maken;

— telefonisch: de organisatie wordt zo aangepast dat een telefonische permanentie voor alle diensten wordt gerealiseerd. Dit is een eerste noodzakelijke stap die moet uitmonden in een uniek loket voor de telefonie voor de FOD. De klant zal op termijn via één nummer alle informatie kunnen krijgen omtrent de werking van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De staatssecretaris voor Mobiliteit,

Etienne SCHOUPPE

6.9. Accueil des clients au SPF Mobilité et Transports

L'orientation client devient un élément clé dans le fonctionnement du SPF Mobilité et Transports. Afin de pouvoir encore mieux servir les clients, une attention particulière sera portée, dès 2010, à l'accessibilité des services. Ces actions tourneront autour du concept “guichet unique”. L'objectif consiste à faciliter autant que possible l'accès aux informations et autres services pour les clients. Le “guichet unique” devra se faire à trois niveaux:

— électronique: une centralisation des questions via info@mobilit.fgov.be, avec la garantie d'une réponse dans les 10 jours calendrier. Ce “guichet unique” électronique fera en sorte que les questions des clients arrivent toujours au bon service. En outre, un organe central tiendra à l'œil les délais de traitement de ces questions;

— physique: les tâches qui se font au guichet pourront être réparties dans tout le pays. Le but poursuivi est de transformer en “guichet de la mobilité” tous les guichets qui, à présent, sont spécialisés dans un seul domaine;

— téléphonique: l'organisation sera adaptée de telle manière qu'une permanence téléphonique puisse être réalisée pour tous les services. Ceci est la première étape nécessaire pour arriver à un guichet unique pour la téléphonie du SPF. Le client recevra à terme toutes les informations concernant le fonctionnement du SPF M&T via un seul numéro.

Le secrétaire d'État à la Mobilité,

Etienne SCHOUPPE