

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

24 november 2014

**ALGEMENE BELEIDSNOTA (\*)**

**Mobiliteit**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

24 novembre 2014

**NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE (\*)**

**Mobilité**

---

*Zie:*

Doc 54 **0588/ (2014/2015)**:  
001 tot 014: Beleidsnota's.

---

(\*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

---

*Voir:*

Doc 54 **0588/ (2014/2015)**:  
001 à 014: Notes de politique générale.

---

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

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

*Afkortingen bij de nummering van de publicaties:*

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

*Abréviations dans la numérotation des publications:*

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

*Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers*

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

*Publications officielles éditées par la Chambre des représentants*

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

## 1. Prioriteiten

Vanaf 2015 zal mijn beleid gericht zijn op de bevordering van een duurzame mobiliteit, de verbetering van de veiligheid en de promotie van de co-modaliteit in overleg met de deelstaten.

## 2. Duurzame mobiliteit

Zowel de OESO als de Europese Commissie hebben bij hun laatste aanbevelingen 3 zeer belangrijke uitdagingen genoemd waar het vervoer in België voor staat:

1. de impact van het vervoer op het milieu en vooral op de klimaatverandering en op de lokale luchtvervuiling;
2. de congestiekost;
3. het gebrek aan overleg en aan een coherent beleid tussen de verschillende bevoegdheidsniveaus.

Bijgevolg wil ik tijdens mijn legislatuur werken aan deze drie uitdagingen om met mijn administratie een strategische beleidsvisie te ontwikkelen.

### 2.1 *De impact van het vervoer op het milieu en in het bijzonder op de klimaatverandering en op de lokale luchtvervuiling*

In samenwerking met o.a. de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de voedselketen en Leefmilieu zal ik mijn steentje bijdragen om de vervoerssector in België voor te bereiden **op de aanpassing** aan de directe en indirecte impact ten gevolge van de klimaatwijzigingen in het kader van de implementatie van de in december 2010 aangenomen nationale adaptatiestrategie door de Nationale Klimaatcommissie.

In samenwerking met alle betrokken actoren zal ik op **Europees niveau** blijven pleiten voor:

- de invoering van ambitieuze en realistische doelstellingen inzake de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de energetische doeltreffendheid van de vervoerssector in het kader van de klimaat 2030- doelstellingen;
- de internalisering van externe vervoerskosten (lokale luchtvervuiling, geluid, klimaatverandering, congestie, ongevallen, ...) en dit voor alle vervoersmodi;

## 1. Priorités

Ma politique sera axée dès 2015 sur la promotion d'une mobilité durable, l'amélioration de la sécurité et de la promotion d'une co-modalité en concertation avec les entités fédérées.

## 2. Mobilité Durable

Dans leurs dernières recommandations tant l'OCDE que la Commission Européenne mettent en avant 3 défis majeurs auxquels le transport fait face en Belgique:

1. l'impact du transport sur l'environnement et en particulier sur le changement climatique et sur la pollution de l'air locale;
2. le coût de la congestion;
3. le manque de concertation et de politiques cohérentes entre les différents niveaux de pouvoir.

Je voudrais par conséquent travailler pendant ma législature sur ces trois défis afin de définir avec mon administration une vision stratégique.

### 2.1 *L'impact du transport sur l'environnement et en particulier le changement climatique et la pollution de l'air locale*

En collaboration notamment avec le SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, je contribuerai à préparer le secteur des transports en Belgique **à s'adapter** aux conséquences directes et indirectes des changements climatiques dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie nationale Adaptation adoptée en décembre 2010 par la Commission Nationale Climat (CNC).

En collaboration avec tous les acteurs concernés, je continuerai à plaider **au niveau européen** pour:

- la mise en place d'objectifs ambitieux et réalistes en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et d'efficacité énergétique du secteur des transports dans le cadre des objectifs climat 2030;
- l'internalisation des coûts externes du transport (pollution de l'air local, bruit, changement climatique, congestion, accidents...) et ce, pour tous les modes de transport;

— het in aanmerking nemen van de klimaatdoelstellingen en de belangen van de vervoerssector in het kader van de herziening van de “*Energy Taxation*” richtlijn.

Ik zal bij mijn collega’s eveneens de opmaak van een wettelijk kader voor een mobiliteitsbudget bepleiten zodat het vlot en eenvoudig kan worden toegepast.

Ik zal bovendien de **alternatieve vervoersmodi** blijven promoten. Maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren, zullen ook rekening houden met elektrische fietsen.

## 2.2 De congestiekost

Om de belangrijke uitdaging van de congestie het hoofd te kunnen bieden, is een globaal, overlegd antwoord vereist, dat zowel het vervoersaanbod als de vervoersvraag tracht te beïnvloeden.

Daar waar het beleid vroeger vooral gericht was op het “aanbod”, wens ik de komende jaren ook te focussen op het in toom houden van de “**vervoersvraag**”.

Om het “**vervoersaanbod**” te verbeteren, zal ik binnen de bevoegdheden waarover ik beschik de nodige maatregelen nemen om de ketenmobiliteit te bevorderen door de verschillende vervoersmodi beter op elkaar af te stemmen. In het bijzonder zal ik in overleg met de Gewesten de “actieve” vervoersmodi (wandelen en fietsen) stimuleren door bijvoorbeeld in het beheerscontract van de NMBS-groep maatregelen op te nemen om de combinatie trein-fiets te verbeteren.

## 2.3 Het gebrek aan overleg en aan een coherent beleid tussen de verschillende beleidsniveaus

Van nature uit wordt de thematiek van mobiliteit en vervoer gekenmerkt door een belangrijke interregionale en multisectoriële component.

Vandaag bestaan er meerdere overlegorganen, maar deze worden momenteel weinig gebruikt zoals de **ICMIT** (Interministeriële conferentie van de ministers voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie) en het **ECMM** (Executief Comité van de ministers van Mobiliteit).

Ik wil een **regelmatig overleg** opstarten tussen de mobiliteitsactoren met als doel over een geïntegreerde visie op de prioriteiten en het inzake mobiliteit in België te volgen beleid te beschikken, en dit in samenwerking

— la prise en compte des objectifs climats et des intérêts du secteur des transports dans le cadre de la révision de la directive “*Energy Taxation*”.

Je plaiderai également auprès de mes collègues en faveur de la création d’un cadre légal pour un budget de mobilité afin d’en permettre une application rapide et aisée.

Je continuerai aussi à promouvoir les **modes de transport alternatifs**. Les mesures stimulant l’utilisation du vélo tiendront compte aussi du vélo électrique.

## 2.2 Le coût de la congestion

Faire face au défi majeur de la congestion exige une réponse globale concertée visant à influencer à la fois l’offre et la demande de transport.

Là où auparavant la politique était surtout orientée vers “l’offre”, je souhaiterais les années prochaines me focaliser aussi sur la maîtrise de la “**demande de transport**”.

Pour optimiser “l’offre de transport”, je prendrai dans la mesure des compétences dont je dispose les mesures nécessaires pour favoriser une mobilité en chaîne en concordant mieux les différents modes de transport. En concertation avec les Régions, j’encouragerai en particulier les modes de transport “actif” (la marche et le vélo) en prévoyant par exemple dans le contrat de gestion du groupe SNCB des mesures visant à améliorer la combinaison train-vélo.

## 2.3 Le manque de concertation et de politique cohérente entre les différents niveaux de pouvoir

La thématique de la mobilité et du transport possède par nature une forte composante interrégionale et multisectorielle.

Aujourd’hui plusieurs organes de concertation existent, mais ils sont pour l’instant peu utilisés comme la **CIMIT** (Conférences interministérielle des ministres de la Mobilité, de l’infrastructure et de la télécommunication) et le **CEMM** (Comité exécutif des ministres de la Mobilité).

Je voudrais instaurer une **concertation régulière** entre acteurs de la mobilité avec comme objectif de disposer d’une vision intégrée des priorités et de la stratégie à adopter en matière de mobilité en Belgique,

met alle beleidsniveaus waarbij elkeen zijn eigen bevoegdheden kan uitvoeren.

Momenteel wordt, onder de vleugels van het ECMM, de laatste hand gelegd aan een **studie** die tot doel heeft het debat over **multimodale mobiliteit** aan te zwengelen en die een versterking van de samenwerking tussen alle belanghebbende partijen mogelijk maakt.

In deze context, kan de FOD Mobiliteit en Vervoer optreden als informateur en **facilitator**, en dit natuurlijk rekening houdend met ieders voorrechten en in nauwe samenspraak met alle betrokken actoren.

Ik zal het initiatief nemen om op regelmatige wijze, op basis van de reeds bestaande overlegorganen, de verschillende institutionele actoren bevoegd voor mobiliteit **bijeen te roepen**, om zo de verschillende thema's aan te snijden die voor elkeen belangrijk zijn (de onderwerpen die prioritair aan bod kunnen komen, moeten nog worden bepaald, rekening houdend met de conclusies van voormelde studie).

Een goed voorbeeld hiervan is het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de deelstaten over de invoering van de ITS-richtlijn (2010/40/EU) betreffende de **Intelligente Transportsystemen**, waarvan de inwerkingtreding nakend is.

De Intelligente Transportsystemen berusten op een moderne en beproefde ICT-technologie, die toelaat om zeer doeltreffend bij te dragen tot de oplossing van de mobiliteitsproblemen, o.a. dankzij een optimaal **gebruik van de bestaande infrastructuur**.

De verantwoordelijkheid voor de invoering van ITS bevindt zich voornamelijk op het niveau van de gewesten. Desalniettemin zou het federale niveau een sleutelrol kunnen spelen in het kader van dit samenwerkingsakkoord: het betreft de ondersteuning bij de opmaak van een "**nationaal**" **ITS actieplan**, waarin niet enkel de federale verantwoordelijkheden worden opgenomen (zoals bijvoorbeeld: de invoering van het Europese systeem voor automatische noodoproepen eCall; een betere participatie van het spoor in het multimodale vervoer van personen), maar vooral waarin de gewestelijke en federale actieplannen overlegd en versterkt worden om een ambitieuze Europese dimensie te bereiken.

## 2.4 Observatorium voor de mobiliteit

Bovenop deze 3 uitdagingen, wens ik te benadrukken hoe belangrijk het is om over precieze informatie te beschikken om een aangepast mobiliteitsbeleid te kunnen uitwerken.

avec la collaboration de tous les niveaux de pouvoir, tout en permettant à chacun de ceux-ci d'exercer leurs compétences.

Une **étude**, sous l'égide du CEMM, est en cours de finalisation avec le but de susciter le débat sur la **mobilité multimodale** et de permettre de renforcer la collaboration entre toutes les parties prenantes.

Dans ce contexte, le SPF Mobilité et Transports peut agir en tant qu'informateur et **facilitateur**, dans le respect des prérogatives de tous les acteurs concernés et en étroite interaction avec eux.

Je prendrai l'initiative de **réunir** régulièrement, sur bases des organes de concertation qui existent déjà, les différents acteurs institutionnels en charge de la mobilité de manière à aborder différentes thématiques importantes pour tous (les thèmes de discussions qui pourraient être abordés en priorités sont encore à définir, compte tenu des conclusions de l'étude susmentionnée).

Un bon exemple en la matière est l'accord de coopération — sur le point d'entrer en vigueur — portant sur l'implémentation de la Directive STI (2010/40/EU) concernant les **Systèmes de Transport Intelligents**, entre les entités fédérées et le fédéral.

Les Systèmes de Transport Intelligents reposent sur une technologie TIC, moderne et éprouvée, qui permet de contribuer très efficacement à résoudre les problèmes de mobilité, notamment par une **meilleure utilisation des infrastructures existantes**.

La responsabilité de l'implémentation des STI se situe principalement au niveau des Régions. Toutefois, dans le cadre de cet accord de coopération, le niveau fédéral pourrait jouer un rôle clef: il s'agit de soutenir l'élaboration d'**un plan d'action STI "national"**, dans lequel non seulement les responsabilités fédérales seraient reprises (comme par exemple: l'introduction du système européen d'appel d'urgence automatique eCall; une meilleure participation du rail au transport multimodal des personnes) mais surtout dans lequel les plans d'actions régionaux et fédéraux seraient concertés et renforcés afin d'atteindre une dimension européenne ambitieuse.

## 2.4 Observatoire de la mobilité

Au-delà de ces 3 défis, je souhaiterais souligner l'importance de disposer d'informations précises pour pouvoir développer une politique de mobilité adaptée.

Ik zal vragen dat de opportuniteit om de maandelijkse vervoersindicatoren verder te optimaliseren, wordt onderzocht en zal er bovendien over waken dat de jaarlijkse vervoers- en mobiliteitsstatistieken regelmatig worden gepubliceerd teneinde juiste en actuele gegevens beschikbaar te stellen.

Daar waar methodologische aanpassingen of bijwerkingen nodig zijn, zal dit gebeuren in overleg met de belangrijkste gebruikers. Er zal bovendien worden onderzocht of nieuwe bronnen met mobiliteitsgegevens aangeboord kunnen worden.

De gegevens van de driejaarlijkse woon-werkverkeerenquête die begin 2015 afloopt, zullen worden geanalyseerd.

De analyse van deze gegevens is voor de verantwoordelijke beslissingnemers richtinggevend voor de maatregelen die zeer concreet moeten worden genomen om de mobiliteit van personen te verbeteren. De woon-werkverkeerenquête moedigt bijvoorbeeld de bedrijven aan om een eigen mobiliteitsplan uit te werken.

### 3. Wegvervoer en verkeersveiligheid

#### 3.1. Verkeersveiligheid

De regering zal haar inspanningen inzake verkeersveiligheid voortzetten samen met de Gewesten. Zij zal de nodige maatregelen nemen voor een substantiële daling van het aantal zwaargewonden en onderschrijft de Europese doelstellingen om tegen 2020 het aantal verkeersdoden met 50 % te doen afnemen ten opzichte van 2010.

Het federaal beleid is, in coördinatie met het beleid van de Gewesten, gericht op 3 assen: preventie en sensibilisering, de pakkans van overtredders vergroten en een efficiëntere bestraffing. In dat kader zal ik werk maken van volgende punten:

- systematische aanpak van recidive: hiertoe zal ik de meest geschikte instrumenten onderzoeken zoals: een intensifiëring van de identificatie van zware overtredingen, een versnelde intrekking van het rijbewijs gevolgd door een nieuw examen, een rijbewijs op punten, de verplichting om een opleiding te volgen, het verhogen van de boetes, ...;

- blijven werken aan een logisch, overzichtelijk en leesbaar verkeersreglement: in samenwerking met de Gewesten zal ik het Verkeersreglement grondig vereenvoudigen, met bijzondere aandacht voor de

Je demanderai que soit examinée l'opportunité d'optimiser les indicateurs de transport mensuels et veillerai en outre à ce que les statistiques annuelles en matière de mobilité et de transports soient publiées régulièrement afin de fournir des données correctes et actualisées.

Les modifications méthodologiques ou actualisations éventuelles, se feront en concertation avec les principaux utilisateurs. En outre, il sera examiné si de nouvelles sources de données de mobilité peuvent être exploitées.

Par ailleurs, les données de l'enquête triennale sur les déplacements domicile-travail, qui se terminera début 2015, seront analysées.

Ces analyses permettront d'orienter les responsables vers des mesures très concrètes à prendre afin d'améliorer la mobilité des personnes. Ainsi, par exemple, l'enquête sur les déplacements domicile-travail incite les entreprises à développer leur propre plan de mobilité.

### 3. Transport routier et Sécurité routière

#### 3.1. Sécurité routière

Le gouvernement poursuivra les efforts entrepris en matière de sécurité routière avec les Régions. Il prendra les mesures nécessaires de sorte que le nombre de blessés graves diminue substantiellement. Il s'inscrit également dans les objectifs européens de réduire d'ici 2020 le nombre de tués de 50 % par rapport à 2010.

La politique fédérale, coordonnée à celle des Régions, est centrée sur 3 axes: la prévention et la sensibilisation, l'accroissement de la probabilité d'intercepter les contrevenants ainsi qu'une répression plus efficace. Dans ce cadre, mon action sera axée sur les points suivants:

- une approche systématique de la récidive: dans ce cadre, j'examinerai les instruments les plus appropriés comme par exemple: une intensification de l'identification des infractions graves, un retrait plus rapide de permis de conduire suivi d'un nouvel examen, un permis à points, l'obligation de suivre une formation, une augmentation des amendes,...;

- continuer à œuvrer à la logique, à la clarté et à la lisibilité du code de la route. En collaboration avec les Régions, je simplifierai profondément le code de la route avec une attention spécifique pour les usagers

zwakke weggebruikers. Ik zal met de betrokken actoren de mogelijkheid onderzoeken om de bestuurders van bromfietsen en motorfietsen te aanzien als zwakke weggebruikers t.o.v. de automobilisten;

— in de schoot van de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid zal ik ervoor ijveren dat de politie efficiënt kan optreden tegen verkeersagressie en gevaarlijk rijden door het opvoeren van de controles inzonderheid op alcohol- en druggebruik in het wegverkeer, overdreven snelheid en het dragen van de autogordel;

— een ruimere toepassing van het alcoholslot mogelijk maken door een herziening van de huidige wet. Daarna zal ik de invoering ervan binnen de vervoerssector en voor zware en herhaaldelijke alcoholovertreders onderzoeken;

— bestraffing van buitenlandse overtreders door toepassing van de Europese Richtlijn die de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie bevordert en later door toepassing van de bilaterale akkoorden die ik wil sluiten met Duitsland en Luxemburg;

— om de oorzaken van de ongevallen beter te kunnen analyseren, zodat de nodige beleidsmaatregelen kunnen worden getroffen, zal ik samen met de Gewesten een wettelijk kader creëren voor diepteonderzoek (dit zal onder meer slaan op de tegenstrijdigheid tussen het gerechtelijk onderzoek en de anonimiteit van de gegevens). Ik zal laten onderzoeken of het aangewezen is om de registratie van de verkeersongevallen te verbeteren door niet alleen de informatie van de politie, maar ook de informatie van ziekenhuizen en verzekeringsmaatschappijen te gebruiken;

— de **Intelligente Transportsystemen (ITS)** bieden een belangrijk potentieel om de verkeersveiligheid te verhogen. Bij de bepaling van de voertuignormen zal ik inspelen op de ontwikkelingen op internationaal niveau (EU en UN-ECE te Genève). Mijn administratie zal een platform voor de verkeersveiligheid van voertuigen oprichten, met name om ITS-toepassingen te promoten. Ik zal ook een juridisch kader creëren voor de “*connected and driverless cars*”.

### 3.2. **Wegvervoer**

#### *Bevorderen eerlijke concurrentie*

Wat de transportsector in het algemeen betreft, zal de regering erop toezien dat de voorwaarden voor een loyale concurrentie tussen alle actoren van de sector

vulnérables. Avec les acteurs concernés, j'examinerai la possibilité de considérer les conducteurs de cyclo-moteurs et de moto en tant qu'usagers vulnérables au regard des automobilistes;

— au sein des États généraux de la sécurité routière, j'œuvrerai pour que la police puisse lutter efficacement contre l'agressivité au volant et la conduite dangereuse en intensifiant les contrôles, en particulier sur l'abus d'alcool et la consommation de drogues au volant, les excès de vitesse et sur le port de la ceinture;

— permettre une application plus large de l'éthylomètre antidémarrage grâce à une modification de la loi actuelle. Ensuite, j'en examinerai l'introduction dans le secteur du transport et pour des infractions graves et répétées au taux d'alcoolémie;

— sanctionner des contrevenants étrangers en appliquant la directive européenne facilitant l'échange transfrontalier d'informations, et en appliquant par la suite des accords bilatéraux que je compte conclure avec l'Allemagne et le Luxembourg;

— pour pouvoir mieux analyser les causes des accidents et donc prendre les mesures politiques qui s'imposent, je créerai en collaboration avec les Régions un cadre légal pour procéder à des recherches approfondies (portant entre autres sur le conflit entre enquête judiciaire et anonymité des données). Je ferai examiner l'opportunité d'améliorer l'enregistrement des accidents de la route en tenant compte des informations de la police, mais également des hôpitaux et des compagnies d'assurance;

— les **Systèmes de Transport Intelligents (STI)** constituent un véritable potentiel pour augmenter la sécurité routière. Lors de la détermination des normes auxquelles doivent répondre les véhicules, j'anticiperai sur les développements au niveau international (UE et CEE-NU à Genève). Mon administration créera une plateforme pour la sécurité routière des véhicules, notamment en vue de promouvoir les applications STI. Je créerai aussi un cadre juridique pour les “*connected and driverless cars*”.

### 3.2. **Transport routier**

#### *Promotion d'une saine concurrence*

En ce qui concerne le secteur du transport dans son ensemble, le gouvernement s'assurera des conditions permettant une concurrence loyale entre tous les acteurs

aanwezig zijn. Ze zal waken over de competitiviteit van de Belgische bedrijven in de sector. Ik voorzie in het bijzonder:

- het opstarten van een **rondetafel** met de actoren om te identificeren welke elementen de concurrentiepositie van de Belgische ondernemingen in het gedrang brengen en zo nodig de administratieve procedures te verlichten;

- de vermindering van de administratieve lasten voor de ondernemingen in het wegvervoer dankzij het elektronisch beheer via de gegevensbank B-ERRU. Zo zullen de vervoersmanagers vanaf april 2015 zelf hun gegevens kunnen wijzigen. Daarnaast wordt de implementatie van de elektronische vrachtbrief voorbereid;

- een optreden op het Europese niveau om de ADR-opleiding in de nascholing van de beroepschauffeurs op te nemen, teneinde de toepassing van de richtlijn in alle lidstaten te harmoniseren;

- de opvoering van gerichte controles van het wegvervoer op basis van een “*risk rating*” die nagaat welke transporteurs de regelgeving onvoldoende naleven en zodoende de veiligheid van de weggebruikers in gevaar brengen (en een ernstige concurrentievervalsing in de sector teweegbrengen);

- De aanmoediging van grensoverschrijdende acties in de Benelux door de inzake fraudebestrijding bevoegde controleorganen, terwijl de Europese samenwerking tussen de bevoegde diensten ondersteund zal worden via *Euro Contrôle Route*.

### *Inschrijvingen*

Dankzij de informatisering van de inschrijvingen, met name voor transitplaten en bromfietsplaten, zal ik de strijd tegen de fraude opdrijven en er voor zorgen dat de doorlooptermijn verkort. Meer bepaald wens ik:

- een hervorming van de procedures voor transitplaten: transitplaten zullen jaarlijks worden verlengd en er wordt een nieuwe tijdelijke kentekenplaat ontworpen voor de uitvoer van voertuigen die in orde zijn met de technische keuring;

- voor de bromfietsen, de gelijkschakeling van de inschrijving met deze die reeds in gebruik is, zodat ieder voertuig op de openbare weg kan worden geïdentificeerd aan de hand van een nummerplaat (“regularisatiecampagne” te realiseren tegen eind 2016).

du secteur. Il veillera à la compétitivité des entreprises belges dans le secteur. Je prévois en particulier de:

- mettre en place **une table ronde** avec les acteurs pour identifier les éléments qui nuisent à la position concurrentielle des entreprises belges et alléger les procédures administratives là où c’est nécessaire;

- réduire les charges administratives pour les entreprises dans le secteur du transport routier grâce à la gestion électronique via la banque de données B-ERRU. Ainsi, les gestionnaires du transport pourront, dès avril 2015, modifier eux-mêmes leurs données. En outre, l’implémentation de la lettre de voiture électronique sera préparée;

- agir au niveau européen pour intégrer la formation ADR dans la formation continue des chauffeurs professionnels afin d’harmoniser l’application de la directive dans l’ensemble des états membres;

- renforcer des contrôles ciblés du transport routier sur la base d’un “*risk rating*” qui vérifie quels sont les transporteurs qui ne respectent pas suffisamment la réglementation et qui compromettent ainsi la sécurité des usagers de la route (et qui créent de graves distorsions des conditions de concurrence dans le secteur);

- encourager les actions transfrontalières au sein de Benelux, qui seront menées par les organes de contrôle compétents pour la lutte contre la fraude, pendant que la collaboration européenne entre les services compétents sera, quant à elle, soutenue via *Euro Contrôle Route*.

### *Immatriculations*

Grâce aux immatriculations informatisées, en particulier pour les plaques transit et les plaques de cyclomoteurs, j’intensifierai la lutte contre la fraude et m’assurerai des délais de traitements plus courts. Je souhaite notamment:

- une réforme des procédures pour les plaques transit: les plaques transit seront renouvelées annuellement et une nouvelle plaque d’immatriculation temporaire sera créée pour l’exportation des véhicules qui sont en ordre avec le contrôle technique;

- un alignement de l’immatriculation sur celle déjà utilisée pour les cyclomoteurs, de telle manière que tout véhicule circulant sur la voie publique puisse être identifié sur la base d’une plaque d’immatriculation (“campagne de régularisation” à réaliser pour fin 2016).



Het gebruik van **alternatieve brandstoffen** zal ik onder meer promoten door een KB op te stellen voor LNG-voertuigen, met toepassing van de internationale normen en in navolging van het in 2013 gepubliceerde kader voor LPG-voertuigen.

#### 4. Spoorwegen

##### 4.1 Een deel van de oplossing van het algemeen mobiliteitsprobleem

###### *Een langetermijnvisie op de budgettaire ontwikkeling*

Met het ingaan van de herstructurering van de NMBS en van Infrabel sinds 1 januari 2014 dienen beide overheidsbedrijven elk een nieuw ondernemingsplan op te stellen.

De opmaak van ondernemingsplannen is de gelegenheid bij uitstek om een **langetermijnvisie** te ontwikkelen over de rol van de NMBS in het raam van een ketenmobiliteit waar de verschillende vervoersmodi adequaat moeten worden ingezet, rekening houdend met de vraag naar de beschikbare middelen.

Om te waken over de financiële gezondmaking van de NMBS en Infrabel, een *conditio sine qua non* om hun toekomst te bestendigen in een alsmaar concurrentieëlere omgeving, zal het ondernemingsplan moeten voorzien in een budgettair traject dat de duur van de beheerscontracten overstijgt.

Deze langetermijnvisie zal reiken tot **horizon 2030**. Ook het meerjarenplan voor spoorinvesteringen 2013-2025 zal immers worden bijgewerkt tot een plan 2016-2030.

Wat het vervoersplan van de NMBS betreft, zal het vervoersplan 2014-2017 zoals gepland tegen december 2017 worden vervangen door een nieuw plan dat, vanuit een inschakelingslogica, meer zal aansluiten bij de vervoersplannen van de gewestelijke openbare vervoersmaatschappijen.

Bovendien zal het vervoersplan 2017 de grondslag zijn van een vervoersplan op lange termijn met 2030 als horizon en waarvan de grote lijnen in het volgende ondernemingsplan zullen zijn beschreven.

De regering zal deze meerjarenenveloppe zo snel mogelijk opmaken, gelijklopend met de onderhandeling van de nieuwe beheerscontracten en zij zal die enveloppe gedurende de geplande periode aanhouden teneinde een stabiel financieel beheer van deze projecten te garanderen.

J'assurerai la promotion des **carburants alternatifs** notamment par l'élaboration d'un A.R. pour véhicules au GNL, avec application des normes internationales et à l'instar du cadre publié en 2013 pour les véhicules au GNC.

#### 4. Chemins de fer

##### 4.1 Une partie de la solution au problème global de mobilité

###### *Une vision à long terme de l'évolution budgétaire*

Avec la mise en œuvre de la restructuration de la SNCB et d'Infrabel en date du 1<sup>er</sup> janvier 2014, les deux entreprises publiques doivent élaborer chacune un nouveau plan d'entreprise.

L'élaboration de plans d'entreprise est l'occasion idéale pour développer **une vision à long terme** du rôle de la SNCB dans le cadre d'une mobilité en chaîne où les différents modes de transport doivent être utilisés de manière adéquate tenant compte de la demande des ressources disponibles.

Afin de veiller à l'assainissement financier de la SNCB et d'Infrabel, condition *sine qua non* pour pérenniser leur avenir dans un environnement de plus en plus concurrentiel, le plan d'entreprise devra prévoir une trajectoire budgétaire qui dépasse la durée des contrats de gestion.

Cette vision à long terme s'étendra jusqu'à l'**horizon 2030**. En effet, le plan pluriannuel des investissements ferroviaires 2013-2025 sera lui aussi actualisé en un plan 2016-2030.

Au niveau du plan de transport de la SNCB, le plan 2014-2017 sera remplacé comme prévu dès décembre 2017 par un nouveau plan qui s'inscrira davantage dans une logique d'intégration avec les plans de transport des sociétés régionales de transport en commun.

En outre, le plan de transport 2017 sera la base d'un plan de transport à long terme avec 2030 comme horizon et dont les grandes lignes seront décrites dans le prochain plan d'entreprise.

Le gouvernement établira cette enveloppe pluriannuelle aussi rapidement que possible, parallèlement à la négociation des nouveaux contrats de gestion, et maintiendra celle-ci pendant la période prévue en vue de garantir une gestion financière stable de ces projets.

Deze langetermijnvisie zal tevens een strategie voor het goed beheer, de stabilisatie en, vervolgens, de **afbouw van de schuld** van beide vennootschappen bevatten.

De NMBS en Infrabel zullen hun ondernemingsplannen, die net zoals de beheerscontracten een duurtijd zullen hebben van zes jaar, afstemmen op deze langetermijnvisie.

De gedeelten van deze plannen die betrekking hebben op de opdrachten van openbare dienst en op de meerjarenplanning van de investeringen zal ik na overleg in de Ministerraad zo spoedig mogelijk ter goedkeuring voorleggen aan de Koning.

### *Stipte treinen*

De stiptheid van het Belgische spoorvervoer is de laatste jaren verminderd. Deze verslechtering creëert problemen over de volledige mobiliteitsketen, wat bijkomende kosten en ontevredenheid van allerlei aard veroorzaakt. De verbetering van de stiptheid vormt het sluitstuk van een stevigere aantrekkelijkheid van het spoorvervoer.

Mijn beleid is gericht op het opdrijven van de inspanningen van de NMBS en Infrabel voor een verhoogde stiptheid op korte en middellange termijn. Daarbij vraag ik hen hun inspanningen in het bijzonder op de volgende punten te richten:

- de verbetering van de operationele processen en de naleving van duidelijke operationele afspraken tussen Infrabel en de NMBS. Ik zal op zeer korte termijn de **Vervoersovereenkomst** tussen beide vennootschappen daaromtrent ter goedkeuring voorleggen aan de regering;
- de optimale organisatie van de processen en de kwaliteit van het **onderhoud** (zowel voor het rollend materieel als voor de infrastructuur);
- het **beheer van het verkeer in real time** en de waakzaamheid van het personeel;
- de **kwaliteit van de in geval van vertraging verstrekte informatie**;
- de voortzetting van de **vernieuwing en standaardisering van het rollend materieel**;

Cette vision à long terme comportera également une stratégie pour la bonne gestion, la stabilisation et, ensuite, la **réduction de la dette** des deux sociétés.

La SNCB et Infrabel assureront la cohérence entre leurs plans d'entreprise, qui couvriront une période de six ans comme les contrats de gestion, et cette vision à long terme.

Je soumettrai dès que possible les parties de ces plans relatives aux missions de service public et à la planification pluriannuelle des investissements à l'approbation du Roi, après délibération en Conseil des ministres.

### *Des trains à l'heure*

La ponctualité du transport ferroviaire belge a diminué au cours des années précédentes. Cette détérioration crée des problèmes sur l'ensemble de la chaîne de la mobilité, avec comme conséquence des coûts supplémentaires et des mécontentements de toutes sortes. L'amélioration de la ponctualité est la clé de voûte pour renforcer l'attractivité du transport ferroviaire.

Ma politique vise à intensifier les efforts de la SNCB et Infrabel afin d'améliorer la ponctualité à court et à moyen terme. Je leur demande de concentrer leurs efforts particulièrement sur les points suivants:

- l'amélioration des processus opérationnels et le respect de consignes opérationnelles claires et précises entre Infrabel et la SNCB. Je proposerai à très court terme au gouvernement d'approuver la **Convention de transport** entre les deux sociétés, qui traite de cette matière;
- l'organisation optimale des processus et de la qualité de l'**entretien** (tant du matériel roulant que de l'infrastructure);
- la **gestion du trafic en temps réel** et la vigilance du personnel;
- la **qualité des informations données en cas de retard**;
- la poursuite de la **renovation et de la standardisation du matériel roulant**.

*Een kritische prestatie-indicator voor stiptheid in de beheerscontracten, met invloed op het variabele loon van het topmanagement*

De verbetering van de stiptheid is een prioriteit voor deze regering. Ik zal laten onderzoeken in welke mate de huidige sanctiemechanismen hun doel bereiken en of deze moeten worden herzien.

De beheerscontracten zullen alleszins een **aantal kritische prestatie-indicatoren (KPI)** bevatten, waaronder deze m.b.t. de stiptheid van het spoorverkeer. De FODMV heeft als opdracht om, aan de hand van deze KPI, te zorgen voor een kwalitatieve opvolging van de uitvoering van de beheerscontracten.

Naast hun belangrijke rol in de beheerscontracten, zal ik ervoor zorgen dat deze KPI voortaan ook een grotere invloed hebben op het variabele loon van het topmanagement van de NMBS en Infrabel.

Om bij te dragen tot de verbetering van de stiptheid en de veiligheid, zal de regering, in overleg met Infrabel en de NMBS, zijn inspanningen opdrijven om de strijd aan te binden met maatschappelijke fenomenen zoals zelfmoord op het spoor, kabeldiefstal, *tresspassing*...

*Minder dochterondernemingen en meer transparantie in de relaties met deze dochterondernemingen*

Het Rekenhof heeft in haar rapport van 2012 de financiële stromen tussen de dochterondernemingen en de moederbedrijven van de toenmalige NMBS-groep onderzocht en deed hierbij heel wat aanbevelingen.

Tijdens deze legislatuur zal ik erover waken dat de NMBS en Infrabel het rationaliseringsproces, dat onder meer het terugdringen van het aantal dochterbedrijven omvat, voortzetten.

#### 4.2 Exploitatie: verbetering voor de klant

*Beheerscontracten in lijn met de beleidsdoelstellingen van de regering en met de Europese regelgeving*

De beheerscontracten moeten voortaan **goed gestructureerd en inhoudelijk tot de essentie herleid zijn. Ze moeten ook aan een doeltreffend en prestatiegericht managementsysteem worden gekoppeld.**

De beheerscontracten zullen namelijk rekening moeten houden met de resultaten van de voorbereidende studies over de kritische prestatie-indicatoren en ze zullen

*Un indicateur critique de performance pour la ponctualité dans les contrats de gestion, avec impact sur la rémunération variable du haut management*

L'amélioration de la ponctualité est une priorité pour ce gouvernement. Je ferai étudier dans quelle mesure les mécanismes actuels de pénalisation atteignent leurs objectifs et nécessitent d'être revus.

Les contrats de gestion contiendront en tout cas un **nombre d'indicateurs critiques de prestation (ICP)**, dont celui relatif à la ponctualité du trafic ferroviaire. Le SPFMT a la mission d'assurer, via ces ICP, un suivi de qualité de l'exécution des contrats de gestion.

Je veillerai à ce que ces ICP auront dorénavant, outre leur rôle important dans les contrats de gestion, un impact plus grand sur la rémunération variable du haut management de la SNCB et d'Infrabel.

Afin de contribuer à l'amélioration de la ponctualité et de la sécurité, le gouvernement intensifiera ses efforts, de concert avec Infrabel et la SNCB, afin de lutter contre les phénomènes sociétaux que sont le suicide sur les voies, les vols de câbles, les *tresspassing*...

*Moins de filiales et plus de transparence dans les relations avec celles-ci*

La Cour des Comptes, dans son rapport de 2012, a analysé les flux financiers entre les filiales et les sociétés mères de l'ancien Groupe SNCB et a fait dans ce contexte un bon nombre de recommandations.

Pendant cette législature, je veillerai à ce que la SNCB et Infrabel poursuivent le processus de rationalisation, qui comporte entre autres une réduction du nombre de filiales.

#### 4.2 Exploitation: amélioration pour le client

*Des contrats de gestion en ligne avec les objectifs politiques du gouvernement et avec la réglementation européenne*

Les contrats de gestion devront être **clairement structurés, réduits à l'essentiel** et couplés à un **système efficace de management axé sur la performance.**

Ils devront notamment tenir compte des résultats des études préparatoires sur les indicateurs critiques de prestation et se conformer aux prescrits européens,

len zich moeten schikken naar de Europese voorschriften, meer bepaald richtlijn 2012/34 tot instelling van één Europese spoorwegruimte, ook wel de “recastrichtlijn” genoemd, alsook verordening 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en de omzetting ervan in de Spoorcodex.

Deze beheerscontracten zullen een duurtijd van zes jaar hebben.

*Een kwaliteitsvol aanbod voor de reizigers, afgestemd op de vraag*

Voor iedereen toegankelijke stations en treinen

De NMBS-groep heeft de voorbije jaren reeds grote inspanningen geleverd op vlak van toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit.

Deze regering wil deze inspanningen voortzetten. De doelstelling “reizen zonder obstakels” moet op middellange termijn werkelijkheid zijn.

Zo zal mijn beleid erop gericht zijn meer aandacht te besteden aan de integratie van de verschillende maatregelen die voor een vlottere toegankelijkheid worden genomen, en zal er meer bepaald op toezien dat de NMBS, waar nodig in overleg met Infrabel, het volgende verwezenlijkt, namelijk:

- de voortzetting van de inspanningen om een groter aantal stations, halteplaatsen en treinen toegankelijker te maken;
- het aanwezig zijn als een partner voor de betrokken partijen, in het bijzonder de vertegenwoordigers van de sector, met een coherente aanpak van de communicatie.

Klantvriendelijke en doelgerichte informatie

De informatie verstrekt vóór en tijdens de reis, is zeer belangrijk voor de klant, in het bijzonder bij multimodale trajecten. De klant heeft ook recht op snelle en correcte informatie in geval van storing.

De snelheid waarmee de communicatiemiddelen evolueren, eist voortdurende aanpassingen, zonder dat de klassieke communicatiemiddelen daarom worden vergeten.

Ik zal erover waken dat de NMBS snel, correct, en in heldere taal informatie verstrekt aan de gebruikers en dit zowel vóór, als tijdens en na de reis.

notamment: la directive 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen, également appelée ‘directive Recast’ et le règlement 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route et sa transposition dans le Code ferroviaire.

Ces contrats porteront sur une durée de six ans.

*Une offre de qualité pour les voyageurs, adaptée à la demande*

Des gares et des trains accessibles à tous

Au cours des années précédentes, le groupe SNCB a déjà fourni d’importants efforts au niveau de l’accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Ce gouvernement souhaite poursuivre ces efforts. L’objectif des “voyages sans barrières” doit être une réalité à moyen terme.

Ma politique se focalisera ainsi sur plus d’attention à l’intégration des différentes mesures qui sont prises en vue de faciliter l’accessibilité et veillera, plus particulièrement, à ce que la SNCB, au besoin en concertation avec Infrabel, réalise ce qui suit, notamment:

- la poursuite des efforts pour rendre un plus grand nombre de gares, de points d’arrêt et de trains plus accessibles;
- la présence en tant que partenaire pour les parties concernées, notamment les représentants du secteur, avec une approche cohérente en matière de communication.

De l’information conviviale et efficace

L’information communiquée avant et pendant le voyage est très importante pour le client, en particulier lors de trajets multimodaux. Le client est également en droit d’avoir une information rapide et correcte en cas de perturbation.

La rapidité à laquelle évoluent les moyens de communication exige constamment des adaptations, sans que les moyens de communication classiques ne soient oubliés pour autant.

Je veillerai à ce que la SNCB communique de façon rapide, correcte et en termes compréhensibles les informations aux usagers avant, pendant et après le voyage.

Ik zal er bovendien op toezien dat Infrabel snel, correct en in heldere taal communiceert met de buurtbewoners van spoorwegprojecten.

Eenvoudigere en overzichtelijkere tarieven

Het tarievenaanbod is momenteel te ingewikkeld en onvoldoende duidelijk voor de klant.

Ik zal erover waken dat **het tarievenaanbod eenvoudiger wordt gemaakt, overzichtelijker wordt voor de klanten en hen stimuleert om met de trein te reizen.**

In dit verband zal ik de verschillende mogelijkheden laten onderzoeken om het gebruik van de trein door jongeren aan te moedigen.

De verbetering van de dienstverlening zal ook gebeuren door de invoering van een commercieel beleid dat in grotere mate rekening houdt met de noden van zowel de bestaande als de potentiële klanten.

Er zal een grotere tariefvrijheid worden ingevoerd in het raam van de financiële responsabilisering van de NMBS. Het doel is te komen tot een **optimale verdeling tussen de inkomsten en de uitgaven**, rekening houdend met de **sociale dimensies** van de opdracht van openbare dienstverlening van de NMBS.

De diversificatie van de aanschafmogelijkheden van vervoersbewijzen, geïntegreerde tickets, abonnementen en elektronische tickets zal eveneens een aandachtspunt blijven.

Een kwaliteitsvol langetermijnvervoersplan

De klantgerichtheid, de prijs-kwaliteitverhouding en de afstemming op de vraag zullen de basis vormen voor de herziening van het vervoersplan 2017. Een nieuw geïntegreerd langetermijnvervoersplan zal in december 2017 in voege treden.

Dit langetermijnvervoersplan zal ook gekenmerkt zijn door de versnelde invoering van een volwaardig aanbod op het gewestelijk expresnet (**GEN**) van, naar, in en rond Brussel.

Het langetermijnvervoerplan zal uiteraard focussen op het **binnenlandse reizigersvervoer**, zonder echter het als openbare dienstverlening bestempelde, **grensoverschrijdende vervoer** te verwaarlozen. Voor regionale netwerken van grensoverschrijdend vervoer zoals Eurometropool (Kortrijk, Rijsel, Doornik), Euregio Maas-Rijn (Luik, Aken, Maastricht), Euregio SaarLorLux

Je veillerai en outre à ce qu'Infrabel communique de façon rapide, correcte et en termes compréhensibles aux riverains des projets ferroviaires.

Une tarification plus simple et plus lisible

Actuellement, la gamme tarifaire est trop complexe et pas suffisamment lisible par le client.

Je veillerai à ce **que la gamme tarifaire soit simplifiée, qu'elle devienne plus claire pour les clients et les stimule à prendre le train.**

À ce égard, je ferai examiner les différentes possibilités visant à encourager l'utilisation du train par les jeunes.

L'amélioration du service passera également par la mise en œuvre d'une politique commerciale qui tienne davantage compte des besoins des clients tant actuels que potentiels.

Une plus grande liberté tarifaire sera introduite dans le cadre de la responsabilisation financière de la SNCB. L'objectif est d'arriver à **une répartition optimale entre les recettes et les dépenses** en tenant compte des **dimensions sociales** de la mission de service public de la SNCB.

La diversification des modes d'achat de titres de transport, de tickets intégrés, d'abonnements et de tickets électroniques restera également un point d'attention.

Un plan de transport à long terme de qualité

L'orientation client, le rapport qualité-prix et l'orientation vers la demande sous-tendront la révision du plan de transport 2017. Un nouveau plan de transport intégré à long terme entrera en application en décembre 2017.

Ce plan de transport à long terme sera aussi caractérisé par l'introduction accélérée d'une offre à part entière sur le Réseau Express Régional (**RER**) de, vers, dans et autour de Bruxelles.

Le plan de transport à long terme se focalisera évidemment sur le **transport intérieur de voyageurs**, toutefois sans négliger le **transport transfrontalier** qualifié de service public. Pour des réseaux régionaux de transports transfrontaliers comme "Eurometropool" (Courtrai, Lille, Tournai), "Euregio Maas-Rijn" (Liège, Aix-la-Chapelle, Maastricht), "Euregio SaarLorLux" (Arlon,

(Aarlen, Luxemburg, ...) is een geïntegreerde aanpak van het openbaar vervoer van cruciaal belang.

Ik zal er tijdens deze legislatuur over waken dat de NMBS haar langetermijnsvervoersplan voor het binnenlandse en grensoverschrijdende reizigersvervoer ontwikkelt, met inachtneming van volgende elementen:

- de behoeften gedetecteerd in de multimodale benadering van mobiliteit;
- een kwaliteitsvol GEN-aanbod;
- de behoefte aan een geïntegreerde aanpak van het openbaar vervoer in grensoverschrijdende regio's;
- de noodzaakom de groei en stiptheid van het spoorvervoer te waarborgen;
- de doelstelling van de overheid inzake "modal shift" naar een meer duurzame vervoersmodus.

Het langetermijnvervoersplan van de NMBS zal in december 2017 in werking treden. Voor de opstelling ervan zal de NMBS nauw samenwerken met Infrabel, de FODMV, de gewestelijke vervoersmaatschappijen en alle andere betrokken stakeholders.

Een dynamisch raadgevend comité van de reizigers

De recente hervorming van de NMBS-groep ging gepaard met de herstructurering van het raadgevend comité van de gebruikers bij de NMBS, voortaan het Raadgevend Comité van de Treinreizigers genoemd. **De adviserende rol van het comité zal hierdoor in de toekomst versterkt kunnen worden.** Ik zal zo spoedig mogelijk de nieuwe leden van dit comité benoemen.

Een gebruiksvergoeding die geen rem mag zijn op de uitbouw van het spoorwegaanbod

Ik wil de NMBS meer operationele flexibiliteit bieden en het gebruik van de spoorweginfrastructuur door de NMBS en de andere spoorwegoperatoren bevorderen. De gebruiksvergoeding vormt een scharnier tussen gebruiker en infrastructuurbeheerder. Ze mag geen rem vormen op het ontwikkelen van het spooraanbod. In dit verband zal de infrastructuurvergoeding worden verlaagd en anders worden gestructureerd. De aanpassing van de huidige financieringsmethodes mag echter de financiële leefbaarheid van Infrabel noch van de NMBS in het gedrang brengen en zal geen aanleiding geven tot consolidatie van de schuld van Infrabel.

Luxembourg, ...), une approche intégrée du transport public est d'une importance cruciale.

Je veillerai pendant cette législature à ce que la SNCB développe son plan de transport à long terme pour le transport intérieur et transfrontalier de voyageurs en tenant compte des éléments suivants:

- les besoins détectés dans l'approche multimodale de la mobilité;
- une offre RER de qualité;
- la nécessité d'une approche intégrée du transport public dans des régions transfrontalières;
- la nécessité de garantir la croissance et la ponctualité du transport ferroviaire;
- l'objectif de l'État en matière de transfert modal vers un mode de transport plus durable.

Le plan de transport à long terme de la SNCB entrera en application en décembre 2017. Le plan sera élaboré par la SNCB en étroite collaboration avec Infrabel, le SPFMT, les sociétés de transport régionales et toutes les autres parties prenantes concernées.

Un comité consultatif des voyageurs dynamique

La récente réforme du groupe SNCB est allée de pair avec la restructuration du Comité consultatif des Usagers de la SNCB, désormais appelé: Comité consultatif des Voyageurs ferroviaires. Ainsi, **le rôle consultatif du comité pourra être renforcé à l'avenir.** Je nommerai dès que possible les nouveaux membres de ce comité.

Une redevance d'utilisation qui ne peut pas constituer un frein pour le développement de l'offre ferroviaire

Je souhaite offrir davantage de flexibilité opérationnelle à la SNCB et promouvoir l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par la SNCB et les autres opérateurs ferroviaires. La redevance d'utilisation forme une charnière entre l'utilisateur et le gestionnaire d'infrastructure. Elle ne peut pas constituer un frein pour le développement de l'offre ferroviaire. Dans ce contexte, la redevance d'infrastructure sera diminuée et structurée différemment. L'adaptation des méthodes de financement actuelles ne pourra toutefois préjudicier la viabilité financière d'Infrabel et de la SNCB et, ne donnera pas lieu à la consolidation de la dette d'Infrabel.

### 4.3 Geïntegreerd openbaar vervoersaanbod

*Multimodale benadering, in overleg met de gewesten*

Het spoorvervoersplan voor reizigers, het meerjarenplan voor investeringen en de beheerscontracten geven een gezicht aan de te vervullen opdrachten van openbare dienst. Het komt erop aan in de loop van de komende jaren geleidelijk aan een basis te scheppen die gericht is op overleg inzake multimodale mobiliteit en de standpunten van de gewesten integreert.

Deze onderbouwing is **belangrijk voor het maximaliseren van de socio-economische baten binnen een context van budgettaire beperkingen**. Het is zelfs een vereiste voor de toekenning van Europese subsidies. Bovendien is het een te vervullen voorwaarde voor infrastructuurinvesteringen conform richtlijn 2012/34. De verschillende vervoersmodi en in het bijzonder de verschillende types van openbaar vervoer en van gedeeld vervoer zullen daardoor aan doeltreffendheid en doelmatigheid kunnen winnen.

In dit verband zal ik een groot **debat opstarten rond intermodale mobiliteit**.

*Geoptimaliseerde intermodale afstemming*

De integratie van het spoor in de vervoersnetwerken en de intermodale kwaliteiten zullen in de toekomst aan belang winnen. De integratie van het treintraject in de gehele verplaatsing vormt een belangrijke factor voor het succes van het spoor. Een **goede afstemming** tussen fiets, metro, tram of bus enerzijds, en de trein anderzijds is voor de reiziger evenzeer van belang als de reistijd met de trein.

De mogelijkheden tot onmiddellijke overstap van een vorm van openbaar vervoer op een andere vorm zijn afhankelijk van de goede **samenwerking zowel bij investeringen als bij exploitatie. Tariefintegratie en afstemming van de dienstregelingen** van trein, tram en bus kunnen veel tijdswinst opleveren.

De recente evolutie op het vlak van smartphone- en internettoepassingen maakt het voor de reizigers mogelijk om bij het plannen en bij het uitvoeren van hun verplaatsingen over correcte en actuele gegevens (parkeerplaatsen, vertrekuren, overstapmogelijkheden, ...) te beschikken. Hiertoe wordt meer en meer gerekend op "**open data**", die ook openbaar vervoersmaatschappijen zouden aanleveren, zodat een reis vooraf kan gepland worden en tijdens de reis herpland kan worden.

### 4.3 Offre de transports publics intégrée

*Approche multimodale, en concertation avec les régions*

Le plan de transport ferroviaire pour voyageurs, le plan pluriannuel d'investissements et les contrats de gestion donnent un visage aux missions à accomplir en tant que service public. Il s'agit, au cours des années à venir, de créer progressivement une base axée sur une concertation en matière de mobilité multimodale, intégrant les points de vue des régions.

Ce fondement est **important pour la maximalisation des bénéfices socioéconomiques dans un contexte de restrictions budgétaires**. C'est même une exigence quant à l'octroi de subventions européennes. En outre, c'est une condition à remplir pour investir dans les infrastructures conformément à la directive 2012/34. Les différents modes de transport et, en particulier, les différents types de transport en commun et de transport partagé pourront y gagner en efficacité et en efficience.

Dans ce contexte, je lancerai un grand **débat autour de la mobilité intermodale**.

*Harmonisation intermodale optimisée*

L'intégration du rail dans les réseaux de transport et les qualités intermodales gagneront en importance dans les années à venir. L'intégration du trajet en train dans l'ensemble du déplacement constitue un facteur de taille dans le succès du rail. Une **bonne correspondance** entre d'une part, le vélo, le métro, le tram ou le bus et d'autre part, le train revêt la même importance, pour l'usager, que le temps du voyage en train.

Les possibilités de transfert immédiat d'un mode de transport public à un autre dépendent de la bonne **coopération tant au niveau des investissements que de l'exploitation. Une intégration des tarifs et une harmonisation des horaires** entre les trains, les trams et les bus permettent de gagner beaucoup de temps.

L'évolution récente au niveau des applications sur smartphone et sur Internet donne la possibilité aux voyageurs de disposer d'informations correctes et actualisées pour planifier et effectuer leurs déplacements (places de parking, heures de départ, correspondances, etc.). Pour cela, on compte de plus en plus sur des "**données libres**" que fourniraient également les sociétés de transport en commun, pour qu'un voyage puisse être planifié à l'avance et replanifié en cours de route.

Ik zal er zorg voor dragen dat de NMBS en, waar relevant ook Infrabel, zich inschrijven in en meewerken aan een geïntegreerd openbaar vervoersaanbod, met het “**knooppuntsysteem**” en de “**ketenmobiliteit**” als kernwoorden. Zij zullen hierbij de nodige aandacht besteden aan:

- de ontwikkeling van stations en stopplaatsen als intermodale knooppunten: vlotte overstap van de ene naar de andere vervoersmodus, voldoende parkeermogelijkheid, enz.;
- de onderlinge afstemming van het aanbod van de verschillende vormen van openbaar vervoer, met real-time informatie over de aansluitingen;
- de aansluitmogelijkheden;
- de veralgemening van een multimodaal, geïntegreerd ticketsysteem, geldig voor alle openbaar vervoer in België en makkelijk te gebruiken voor parkings, deel-fietsen en deelauto's, ...;
- het vlot samengaan van fiets en trein;
- de specifieke noden van dunbevolkte gebieden;
- het ter beschikking stellen van gegevens, van belang voor de reiziger, in open data systemen. Dit moet bijdragen tot een betere concurrentiepositie van de NMBS, niet tot een verzwakking ervan.

*Een samenwerkingsakkoord met de gewesten over het geïntegreerd openbaar vervoers-aanbod*

Het tot stand brengen van een dergelijk geïntegreerd openbaar vervoersaanbod vergt een hechte samenwerking, op basis van duidelijke afspraken en engagementen, tussen de federale en de gewestelijke overheden alsook tussen de NMBS en de gewestelijke openbare vervoersmaatschappijen.

Ik zal het initiatief nemen om hierover een samenwerkingsakkoord te sluiten tussen de federale en de gewestelijke overheden.

#### 4.4 Veiligheid

##### *Exploitatieveiligheid*

Het spoor blijft een van de veiligste vervoermiddelen te land. Toch vormt de instandhouding en de verbetering

Je veillerai à ce que la SNCB et, si pertinent également Infrabel, s'inscrivent dans une offre de transport publics intégrée à laquelle elles participeront et dont les mots clefs seront le “**système de points nodaux**” et la “**mobilité en chaîne**”. Elles consacreront l'attention nécessaire:

- au développement des gares et des points d'arrêt en tant que nœuds intermodaux: passage facile de l'un à l'autre mode de transport, parkings en suffisance, etc.;
- à l'harmonisation de l'offre des différentes formes de transports en commun, avec des informations en temps réel sur les correspondances;
- aux possibilités de correspondance;
- à la généralisation d'un système de tickets intégré et multimodal, valable pour tous les transports en commun en Belgique et facile à utiliser pour les parkings et pour les voitures et vélos partagés, ...;
- à la combinaison aisée du vélo et du train;
- aux besoins spécifiques des régions à faible densité de population;
- à la mise à disposition des données pertinentes pour le voyageur dans des systèmes open data, ce qui devra contribuer à améliorer la position concurrentielle de la SNCB, pas à l'affaiblir.

*Un accord de coopération avec les régions sur l'offre de transports publics intégrée*

La réalisation d'une telle offre de transports publics intégrée requiert une collaboration intense, basée sur des accords et des engagements clairs, entre les autorités fédérale et régionales, ainsi qu'entre la SNCB et les sociétés régionales de transport public.

Je prendrai l'initiative afin de conclure un accord de coopération sur cette matière entre les autorités fédérale et régionales.

#### 4.4 Sécurité

##### *Sécurité d'exploitation*

Le rail demeure l'un des modes de transport terrestres les plus sûrs. Le maintien et l'amélioration de



van de exploitatieveiligheid op het Belgische spoor één van de prioriteiten in het beleid van deze regering.

In de eerste plaats pleit ik voor meer aandacht voor de **veiligheidscultuur** binnen de spoorwegsector en dit zonder de administratieve procedures van de operatoren nutteloos te verzwaren. De infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen moeten een cultuur ontwikkelen waarin wordt geleerd uit gemaakte fouten en die flexibel preventief ingrijpen mogelijk maakt.

Daarnaast vereist een veilig verkeer ook een veilige infrastructuur en veilig rollend materieel.

De meerjarenplannen voor spoorweginvesteringen van Infrabel en de NMBS voorzien hiertoe zeer belangrijke investeringen in veiligheid, zowel naar onderhoud toe als naar nieuwe uitrustingen. Ik zal erover waken dat deze veiligheidsinvesteringen conform de planning worden uitgevoerd.

In het kader van de Europese goederencorridors en de vereisten voor het kernnetwerk van het Trans-Europese Netwerk voor Vervoer (TEN-V) is **ERTMS** de beste optie voor wat betreft het te kiezen veiligheidssysteem. Deze corridors moeten worden uitgerust volgens de planning voorzien in het Europese uitrolplan. Dit vergt ook een vernieuwing van de inklingsystemen en een verbetering van het GSM-R netwerk.

Ook voor het **vervoer van gevaarlijke goederen** moet de trein een veilige vervoersmodus blijven. Hiervoor moet het spoor meegaan in een multimodale visie op het vervoer van gevaarlijke goederen en de daaraan gekoppelde risico's. Een dergelijk plan kan alleen maar worden opgezet in het kader van een nauwe samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus op federaal, gewestelijk en provinciaal vlak.

Ik heb de FODMV opdracht gegeven een samenwerkingsakkoord tussen de federale en de gewestelijke regeringen over deze materie voor te bereiden.

Voorts zal ik zorg dragen voor de verbetering van de **veiligheid aan overwegen**. Waar mogelijk zal ik de overwegen verder laten afschaffen, uiteraard mits het nemen van de nodige maatregelen voor de zwakkere weggebruikers en het wegverkeer.

Het huidige regelgevende kader betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen dateert van 2011 en vergt aanpassing om rekening te houden met de opgedane ervaring en de technische ontwikkelingen. Bij vaststellingen van niet-naleving van de ministeriële uitvoeringsbesluiten vormt het ontbreken van een sanc-

la sécurité d'exploitation du rail belge est toutefois une des priorités de la politique de ce gouvernement.

Avant tout, je plaide pour plus d'attention à la **culture de la sécurité** au sein du secteur ferroviaire, sans alourdir inutilement les démarches administratives des opérateurs. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires doivent développer une culture qui prône l'apprentissage par les erreurs du passé et qui permette des interventions préventives flexibles.

À côté de cela, un trafic sûr exige une infrastructure et un matériel roulant qui soient sûrs aussi.

À cet effet, les plans d'investissement ferroviaires pluriannuels d'Infrabel et de la SNCB prévoient de très importants investissements dans le domaine de la sécurité, tant pour entretenir que pour renouveler les équipements. Je veillerai à ce que ces investissements dans la sécurité soient réalisés conformément au planning.

Au niveau des corridors de fret européens et des exigences du réseau central du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), l'**ERTMS** est la meilleure piste concernant le choix du système de sécurité. Ces corridors doivent être équipés conformément à ce qui est prévu dans le plan de déploiement européen. Cela requiert également un renouvellement des systèmes d'enclenchement et une amélioration du réseau GSM-R.

Le train doit rester également un mode de transport sûr pour le **transport de marchandises dangereuses**. Dans ce contexte, le mode ferroviaire doit s'inscrire dans une vision multimodale du transport de marchandises dangereuses et des risques qui y sont liés. Un tel plan ne peut être établi qu'en étroite collaboration avec les différents niveaux de pouvoirs, fédéral, régional et provincial.

J'ai chargé le SPFMT de la préparation d'un accord de coopération entre les gouvernements fédéral et régionaux portant sur cette matière.

En outre, je prendrai soin de l'amélioration de la **sécurité aux passages à niveau**. Dans la mesure du possible, je continuerai à supprimer les passages à niveau, bien évidemment toujours en prenant les mesures nécessaires pour les usagers plus vulnérables et pour la circulation routière.

Le cadre réglementaire actuel relatif aux dispositifs de sécurité aux passages à niveau date de 2011 et requiert une adaptation pour tenir compte de l'expérience acquise et des évolutions techniques. En cas de constats de non-respect des arrêtés ministériels d'exécution, l'absence d'un système de sanction pose

tiestelsel eveneens een probleem. Dit houdt risico's in voor de spoor- en weggebruikers. Rekening houdende met het voorgaande, zal ik de regering een voorstel doen om deze wetgeving aan te passen.

*Beveiliging en veiligheid in de stations, de stations-omgeving en de treinen*

De **veiligheid van de reizigers en het personeel** blijft een aandachtspunt, daarom zal ik erop toezien dat de beschikbare middelen worden gebruikt, rekening houdend met de realiteit op het terrein.

Bovendien zal ik ook toezien op de bescherming van reizigers, personeel en spoorweginfrastructuur tegen terroristische aanslagen.

In uitvoering van de wet van 1 juli 2011 betreffende de **beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren**, moet voor elk van deze infrastructuren (tunnel, spoorlijn, station, werkplaats, rangerstation al dan niet met aanwezigheid van gevaarlijke goederen, enz...) een beveiligingsplan worden opgezet, met permanente maatregelen, maar ook met graduele maatregelen die moeten worden toegepast naargelang de evaluatie van de dreiging met betrekking tot de bewuste kritieke infrastructuur.

Ik zal aan de regering een uitvoeringsbesluit voorleggen voor de toepassing van deze wet op de spoorinfrastructuur.

Het **federaal comité voor de beveiliging van het spoorwegvervoer** werd opgericht bij koninklijk besluit van 26 januari 2006. Het bezorgt beleidsvoorstellen inzake de beveiliging van het spoorvervoer aan de regering. Sinds de oprichting van dit comité is de Europese en Belgische spoorsector echter sterk geëvolueerd en de samenstelling van dit comité en zijn werking zijn aan herziening toe.

Ik zal het initiatief nemen het koninklijk besluit van 26 januari 2006 te wijzigen zodat het federaal comité zijn rol beter kan vervullen in wat vandaag de context is.

#### **4.5 De openstelling van de markt van het nationaal reizigersvervoer**

*De herschikking van het eerste spoorwegpakket*

De Europese richtlijn 2012/34 tot instelling van één Europese spoorwegruimte, of "Recastrichtlijn" van het eerste spoorwegpakket, is meer dan een eenvoudige herschikking van dat pakket. Ze bevat nieuwe regelge-

également problème. Ceci engendre des risques pour les usagers du rail et de la route. Tenant compte de ce qui procède, je proposerai au gouvernement une modification de cette législation.

*Sûreté et sécurité dans les gares, leurs abords et les trains*

La **sécurité des voyageurs et du personnel** reste un point d'attention, par conséquent, je veillerai à ce que les ressources disponibles soient utilisées en tenant compte des réalités de terrain.

En outre, je serai également attentive à la protection des voyageurs, du personnel et de l'infrastructure ferroviaire contre les attaques terroristes.

En exécution de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2011 relative à **la sûreté et la protection des infrastructures critiques**, un plan de sûreté doit être mis sur pied pour chacune de ces infrastructures (tunnel, voie ferroviaire, gare, atelier, gare de triage avec ou sans présence de marchandises dangereuses, etc.), avec non seulement des mesures permanentes, mais aussi des mesures graduelles, à appliquer en fonction de l'évaluation de la menace pour ladite infrastructure critique.

Je soumettrai au gouvernement un arrêté d'exécution visant l'application de cette loi sur les infrastructures ferroviaires.

Le **Comité fédéral pour la sûreté du transport ferroviaire** a été créé par l'arrêté royal du 26 janvier 2006. Il adresse au gouvernement des propositions de politique en matière de sûreté du transport ferroviaire. Depuis la création de ce comité, toutefois, le secteur ferroviaire européen et belge a fort évolué et une réforme s'impose quant à la composition du comité et à son fonctionnement.

Je prendrai l'initiative de modifier l'arrêté royal du 26 janvier 2006 afin que le comité fédéral puisse mieux remplir son rôle dans le contexte d'aujourd'hui.

#### **4.5 L'ouverture du marché du transport national de voyageurs**

*La refonte du premier paquet ferroviaire*

La directive européenne 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen, ou "directive Recast" du premier paquet ferroviaire, est bien plus qu'une simple refonte de ce paquet. Elle contient des

ving of meer verfijnde regelgeving die van invloed is op de infrastructuurbeheerders, de spoorwegondernemingen en op de overheid, meer in het bijzonder op de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer.

Ik zal ervoor zorgen dat deze richtlijn uiterlijk tegen 16 juni 2015 is omgezet in Belgisch recht, namelijk door een **wijziging van de Spoorcodex** en, vervolgens, door de wijziging van de relevante uitvoeringsbesluiten.

In het raam van dezelfde richtlijn moet de Europese Commissie een hele reeks uitvoeringshandelingen nemen. De tekstontwerpen zijn onderwerp van bespreking in het daartoe opgerichte “*Single European Railway Area Committee*”, waarin ons land door de FODMV is vertegenwoordigd.

Ik zal erover waken dat de Belgische standpunten die de FODMV in dit comité zal verdedigen, tot stand komen in nauw overleg met de betrokken partijen.

#### *Het vierde spoorwegpakket*

Kort na de bekendmaking van voornoemde richtlijn 2012/34, heeft de Commissie in januari 2013 een nieuw spoorwegpakket, het vierde, voorgesteld teneinde haar inspanningen voor de verbetering van de doelmatigheid van de spoorwegsector voort te zetten. Dit nieuwe wetgevingsvoorstel heeft betrekking op verschillende facetten van de spoorwegsector:

- eerst en vooral wil de Commissie de toegang tot de markt van het binnenlands reizigersvervoer bevorderen (de “liberaliseringspijler”);
- de Europese Commissie stelt ook voor om de bepalingen van de richtlijnen die betrekking hebben op het bestuur van de infrastructuurbeheerders te herzien (de “bestuurspijler”);
- tot slot heeft het voorstel ook betrekking op de veiligheid en interoperabiliteit alsook op de organisatie en de bevoegdheden van het Europees Spoorwegbureau (de “technische pijler”).

De wijzigingen aan de teksten van de interoperabiliteitsrichtlijn, de veiligheidsrichtlijn en de verordening over het Europees Spoorwegbureau (samen de “**technische pijler**” van het vierde spoorwegpakket) zullen tegen het einde van dit jaar klaar zijn voor een definitieve trilogvergadering tussen de Raad, het Europees parlement en de Commissie. Het is niet uitgesloten dat deze pijler afgesplitst wordt van de andere twee pijlers van het vierde pakket en dus eerder van toepassing zal zijn.

règles nouvelles ou des règles plus précises qui ont une influence sur les gestionnaires de l’infrastructure, les entreprises ferroviaires et les pouvoirs publics, plus particulièrement, sur le Service de Régulation du Transport ferroviaire.

Je veillerai à ce que cette directive soit transposée en droit belge pour le 16 juin 2015, notamment par une **modification du Code ferroviaire** et ensuite, par les modifications des arrêtés d’exécution relatifs.

Dans le cadre de la même directive, la Commission européenne doit prendre toute une série d’actes d’exécution. Les projets de texte font l’objet de discussions au sein du “*Single European Railway Area Committee*” créé à cet effet. Notre pays y est représenté par le SPFMT.

Je veillerai à ce que les positions belges défendues au sein de ce comité par le SPFMT soient définies en étroite concertation avec les parties concernées.

#### *Le quatrième paquet ferroviaire*

Peu après la publication de la directive 2012/34 susmentionnée, la Commission européenne a présenté en janvier 2013 un nouveau paquet ferroviaire, le quatrième, afin de poursuivre son effort d’amélioration de l’efficacité du secteur ferroviaire. Cette nouvelle proposition législative concerne différentes facettes du secteur ferroviaire:

- tout d’abord, la Commission souhaite favoriser l’accès au marché du transport intérieur de voyageurs (le “pilier libéralisation”);
- la Commission européenne propose également de revoir les dispositions des directives qui concernent la gouvernance des gestionnaires de l’infrastructure (le “pilier gouvernance”);
- enfin, la proposition touche également à la sécurité et à l’interopérabilité ainsi qu’à l’organisation et aux compétences de l’Agence ferroviaire européenne (le “pilier technique”).

Les modifications aux textes de la directive interopérabilité, de la directive sécurité et du règlement sur l’Agence ferroviaire européenne (constituant ensemble le “**pilier technique**” du quatrième paquet ferroviaire) seront, d’ici la fin de l’année, prêtes pour une réunion trilogie finale entre le Conseil, le Parlement européen et la Commission. Il n’est pas exclu que ce pilier soit séparé des deux autres piliers du quatrième paquet et qu’il sera donc plus vite d’application.

Door de veel sterkere rol die het Europees Spoorwegbureau in de toekomst zal spelen in procedures zoals de toelating tot indienststelling, de afgifte van veiligheidscertificaten en het toezicht op de exploitatieveiligheid, zullen, onder meer, de bevoegdheden en de werkmethoden van de nationale veiligheidsinstanties sterk wijzigen.

Het is dan ook aangewezen nu reeds te bepalen wat de invloed hiervan zal zijn op de spoorsector in België en te weten welke aanpassingen nodig zijn op het niveau van de overheid.

Ik zal bijgevolg overleg plegen met de minister die het voogdijschap over de twee betrokken instanties uitoefent, om te garanderen dat de nationale veiligheidsinstantie (de “Dienst Interoperabiliteit en Veiligheid der Spoorwegen”) en het “Onderzoeksorgaan voor incidenten en ongevallen op het spoor” tijdig identificeren welke aanpassingen zij moeten aanbrengen aan hun methoden, structuur, ... om in overeenstemming te zijn met het nieuwe wetgevende Europese kader inzake veiligheid, interoperabiliteit en het Spoorwegbureau. Zij moeten hierbij streven naar een optimale samenwerking met dit bureau, wat in het voordeel is van de sector en het niveau van veiligheid en interoperabiliteit.

De besprekingen van de twee andere pijlers van het vierde spoorpakket zijn ook aan de gang.

Wat de **“bestuurspijler”** betreft, is de recente omvorming van de NMBS-groep in infrastructuurbeheerder Infrabel en een spoorwegonderneming (NMBS), in lijn met de door de Europese Commissie voorgestelde aanpassingen van richtlijn 2012/34.

Wat de **marktopening** betreft, strekken de voorstellen van de Europese Commissie ertoe de markt van het binnenlandse spoorvervoer van reizigers reeds in 2019 open te stellen voor de concurrentie en de openbare dienstverlening enkel nog te gunnen na procedures van openbare aanbesteding. Het voorstel van de Commissie zou voor België bovendien inhouden dat de opdracht van openbare dienstverlening in vier loten zou moeten worden opgedeeld (openbare aanbestedingen van verschillende lijnen).

Het Europese Parlement, dat zich in eerste lezing heeft uitgesproken over het vierde spoorwegpakket, volgt de Commissie niet in die vaste wil om de spoormarkt op korte termijn volledig te liberaliseren.

Ik zal uiteraard, samen met mijn strategische beleidscol, deze besprekingen van zeer nabij volgen en tijdig de nodige impulsen en instructies geven aan de

En raison du rôle bien plus important que jouera à l’avenir l’Agence ferroviaire européenne dans des procédures telles que l’autorisation de mise en service, la délivrance des certificats de sécurité et le suivi de la sécurité d’exploitation, les compétences et les méthodes de travail des autorités nationales de sécurité, entre autres, s’en trouveront fortement modifiées.

Il est alors recommandé d’en déterminer dès maintenant l’influence sur le secteur ferroviaire en Belgique et de connaître les adaptations nécessaires au niveau des pouvoirs publics.

Par conséquent, je me concerterai avec le ministre qui exerce la tutelle sur ces deux organismes pour assurer que l’autorité nationale de sécurité (le “Service de Sécurité et d’Interopérabilité des Chemins de Fer”) et l’“Organisme d’enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires” identifient à temps les adaptations qu’ils doivent apporter à leurs méthodes, structures, etc. pour se conformer au nouveau cadre législatif européen sur la sécurité, l’interopérabilité et l’Agence ferroviaire européenne. L’objectif est une collaboration optimale avec cette agence, qui sera à l’avantage du secteur et du niveau de sécurité et d’interopérabilité.

Les négociations sur les deux autres piliers du quatrième paquet ferroviaire sont également en cours.

En ce qui concerne le **“pilier gouvernance”**, la récente restructuration du Groupe SNCB, en un gestionnaire de l’infrastructure (Infrabel) et une entreprise ferroviaire (SNCB), va dans le sens des adaptations à la directive 2012/34, proposées par la Commission européenne.

En ce qui concerne l’**ouverture du marché**, les propositions de la Commission européenne sont d’ouvrir à la concurrence le transport national de voyageurs dès 2019 et de n’attribuer la mission de service public qu’après des procédures d’adjudication publique. La proposition de la Commission entraînerait en outre, pour la Belgique, la subdivision de la mission de service public en quatre lots (marchés publics de différentes lignes).

Le Parlement européen, qui s’est prononcé en première lecture sur le quatrième paquet ferroviaire, ne suit pas la Commission dans cette volonté ferme de libéraliser entièrement le marché du rail à court terme.

Je suivrai bien évidemment, avec ma cellule politique stratégique, de très près ces discussions et je donnerai à temps les impulsions et les instructions nécessaires

Belgische delegatie die deelneemt aan de debatten in de werkgroep Vervoer te land van de Raad.

Zonder te willen vooruitlopen op de uitkomst van de onderhandelingen op het niveau van de Europese Unie, **is het zeer waarschijnlijk dat de nationale reizigersvervoersmarkt op termijn zal worden opengesteld.**

Het zal ons nationale spoorlandschap grondig wijzigen en het is belangrijk **om zich hier nu al op voor te bereiden** zodat een kwaliteitsvol, vraag-gestuurd en kostenefficiënt openbaar vervoer per spoor gewaarborgd kan worden.

Ik zal erover waken dat zowel de FODMV als de NMBS en Infrabel nu reeds werk maken van deze voorbereiding.

Voor de overheidsbedrijven zal het er vooral op aan komen blijvend te werken aan een toename van hun **doelmatigheid** zodat ze ook in een open markt de concurrentie met andere bedrijven kunnen aangaan.

Hiervoor is het tevens van belang **de herstructurering van de NMBS-groep verder te operationaliseren** om de overgang tot een succes te maken en om het beheer en de dienstverlening aan de burger te verbeteren.

#### 4.6 *Continuïteit van de dienstverlening*

##### *Wilde stakingen*

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

##### *Aangekondigde stakingen*

Ik zal de NMBS en Infrabel opdragen om, in overleg met de sociale partners, een voorstel uit te werken teneinde in een gegarandeerde dienstverlening te voorzien in geval van stakingen.

Er zal voorrang worden gegeven aan de sociale dialoog en deze bepalingen moeten het stakingsrecht op geen enkele manier ter discussie stellen.

#### 4.7 *Het meerjareninvesteringsplan*

Het destijds nog geconsolideerde investeringsplan 2013-2025 voor de NMBS-groep werd in de Ministeraden van 19 juli en 19 december 2013 goedgekeurd

à la délégation belge qui participe aux débats dans le groupe de travail Transport terrestre du Conseil.

Sans préjuger du résultat des négociations au niveau de l'Union européenne, **il est très vraisemblable que le marché du transport national de voyageurs s'ouvrira à terme.**

Ceci modifiera profondément le paysage ferroviaire national et il est important de **s'y préparer dès maintenant** afin de garantir des transports ferroviaires publics de qualité, axés sur la demande et au meilleur coût.

Je veillerai à ce que le SPFMT aussi bien que la SNCB et Infrabel œuvrent dès maintenant à cette préparation.

Pour les entreprises publiques, il s'agira surtout de travailler constamment à l'augmentation de leur **efficacité** afin qu'elles puissent, dans un marché ouvert, affronter la concurrence d'autres entreprises.

À cet effet, il est important également de poursuivre l'opérationnalisation de la restructuration du Groupe SNCB pour mener à bien la transition et améliorer la gestion, ainsi que le service proposé au citoyen.

#### 4.6 *Continuité du service*

##### *Grèves sauvages*

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

##### *Grèves avec préavis*

Je chargerai la SNCB et Infrabel d'élaborer, en concertation avec les partenaires sociaux, une proposition visant à prévoir un service garanti aux clients en cas de grèves.

La priorité sera donnée au dialogue social et ces dispositions ne doivent aucunement remettre en cause le droit de grève.

#### 4.7 *Le plan pluriannuel d'investissements*

Le Conseil des ministres du 19 juillet et du 19 décembre 2013 a approuvé le plan d'investissements 2013-2025, encore consolidé à cette époque au niveau

en vergt een overheidsfinanciering van nagenoeg 26 miljard euro.

Het meerjarenplan is opgevat als een “**rollend**” plan, dat om de vijf jaar geactualiseerd zal worden en zodoende steeds een visie op 10 à 15 jaar zal behouden. Ik zal de eerste herziening van het plan echter al laten voorbereiden in 2015. Dit zal het volgende mogelijk maken:

- het geconsolideerde plan uit te splitsen in twee aparte plannen voor Infrabel en de NMBS, erover wakend dat een goede samenhang tussen beide behouden blijft;
- rekening te houden met de door de regering opgelegde besparingen;
- rekening te houden met de gewestelijke pre- en cofinanciering van de projecten die de gewesten, binnen de grenzen van de beschikbare budgettaire middelen, als prioritair hebben aangemerkt;
- rekening te houden met de eventuele Europese cofinancieringen verkregen in de loop van 2015 in het kader van de oproep voor projecten ter ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk.

Ik zal dus maximaal gebruik maken van de mogelijkheden om **andere partijen te laten bijdragen aan de financiering van de meerjarenplannen** voor investeringen. Hiertoe:

- zal deze regering een samenwerkingsakkoord sluiten met de gewesten over de investeringen die opgenomen zijn in de plannen en die zij zullen pre- of co-financieren;
- zal de FODMV, samen met NMBS en Infrabel, alle nodige maatregelen treffen om op een systematische en doeltreffende manier te kunnen genieten van Europese financiële steun.

De meerjarenplannen voor spoorinvesteringen van de NMBS en Infrabel die in 2015 zullen worden voorbereid, zullen betrekking hebben op de periode **2016-2030**.

De volgende investeringen zullen speciale aandacht krijgen:

- de projecten die van strategisch belang zijn voor de nationale economie en die de toegankelijkheid van de polen van economische activiteit verbeteren;
- de spoedige voltooiing van de resterende GEN-werkzaamheden;

du Groupe SNCB, pour un montant d'environ 26 milliards d'euros provenant des pouvoirs publics.

Le plan pluriannuel est conçu comme un **plan “évolutif”**, qui doit être mis à jour tous les cinq ans et qui doit sans cesse comporter une vision portant sur 10 à 15 ans. Je ferai toutefois déjà préparer la première révision du plan en 2015. Ceci permettra de réaliser ce qui suit:

- scinder le plan consolidé en deux plans séparés pour Infrabel et la SNCB, tout en veillant de maintenir une bonne cohérence entre les deux;
- tenir compte des économies prévues par le gouvernement;
- tenir compte du pré- et cofinancement régional des projets qualifiés par les régions comme prioritaires, dans les limites des moyens budgétaires disponibles;
- tenir compte des cofinancements européens éventuels obtenus au courant de 2015 dans le cadre de l'appel à projets pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

J'utiliserai donc de façon maximale les possibilités de **faire contribuer d'autres parties au financement des plans pluriannuels** d'investissements. À cet effet:

- ce gouvernement conclura un accord de coopération avec les régions sur les investissements repris dans les plans que celles-ci préfinanceront ou cofinanceront;
- le SPFMT prendra, ensemble avec la SNCB et Infrabel, toutes les mesures utiles visant à pouvoir bénéficier efficacement et systématiquement de l'appui financier européen.

Les plans pluriannuels d'investissements ferroviaires de la SNCB et d'Infrabel qui seront préparés en 2015, porteront sur la période **2016-2030**.

Les investissements suivants bénéficieront d'une attention particulière:

- les projets qui sont d'importance stratégique pour l'économie nationale et qui améliorent l'accessibilité des pôles d'activité économique;
- l'achèvement au plus vite des travaux restants au RER;

- de spoordoortocht van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest in een multimodale context;
- de door de gewesten in het raam van een geïntegreerd mobiliteitsplan als prioritair aangemerkte projecten.

Het investeringsbeleid moet gestoeld zijn op het doeltreffende en doelmatige gebruik van de ingezette middelen. Dit vereist voortdurende aandacht voor het verband tussen de investerings- en de exploitatiekosten alsook een onaflatend zoeken naar de beste oplossing die in termen van (openbaar) vervoer mogelijk is om aan de reële vraag te kunnen voldoen. Voorts moeten de investeringsprojecten op een zo doeltreffend en doelmatig mogelijke manier worden voorbereid en uitgevoerd en, voor grotere projecten worden gevolgd door een ex-post evaluatie.

Tegelijk met een vereenvoudiging van de administratieve processen zal ik erover waken dat de NMBS en Infrabel deze elementaire beginselen nauwgezet naleven en ik geef de FODMV opdracht hierop toe te zien.

#### 4.8 *Het goederenvervoer*

##### *Performant gecombineerd en verspreid vervoer*

Het goederenvervoer per spoor ondervindt sinds de crisis van 2008 nog steeds grote moeilijkheden vooral op financieel vlak en inzake aantrekkingskracht.

Zolang er geen “*level playing field*” is voor alle vervoersmodi kan de rol van het spoor als duurzame modus maar gevrijwaard worden middels een ondersteuning van bepaalde marktsegmenten.

De spoorweginfrastructuur is vooral een beschikbaar middel waarvan het gebruik als dusdanig op ambitieuze en wilskrachtige wijze moet gevaloriseerd worden.

Ik zal overleg plegen met de sector teneinde afspraken te maken voor de komende jaren zodat een meer stabiele omgeving kan worden geschapen, die de spoorwegondernemingen en hun klanten in staat stelt om een langetermijnbeleid uit te stippelen.

##### *Sterke trans-Europese goederencorridors*

Voor het internationale goederenvervoer was de evolutie positiever. Twee van de drie Europese spoorcorridors voor concurrerend goederenvervoer die België ontsluiten, ontwikkeld in uitvoering van de Europese verordening 913/2010, worden intensief gebruikt voor

• la traversée ferroviaire de la région de Bruxelles-Capitale dans un contexte multimodal;

• les projets qualifiés par les régions comme prioritaires dans le cadre d'un plan de mobilité intégré.

La politique d'investissement doit être fondée sur l'utilisation efficace et efficiente des moyens mis en œuvre. Ceci requiert une attention constante au lien entre les coûts d'investissement et les coûts d'exploitation ainsi que la recherche permanente de la meilleure solution possible en termes de transport (public) afin de pouvoir répondre à la demande réelle. Par ailleurs, les projets d'investissements doivent être préparés et réalisés de la façon la plus efficace et efficiente possible et, pour les projets d'envergure, être suivis par une évaluation ex-post.

Tout en simplifiant les processus administratifs, je veillerai à ce que la SNCB et Infrabel respectent scrupuleusement ces principes élémentaires et je charge le SPFMT d'en assurer le suivi

#### 4.8 *Le transport de marchandises*

##### *Un transport combiné et diffus performant*

Le transport de marchandises par rail, depuis la crise de 2008, continue à éprouver de grandes difficultés, surtout financières et d'attractivité.

Tant qu'il n'y aura pas un “*level playing field*” pour tous les modes de transport, le rôle du rail en tant que mode de transport durable ne peut être préservé qu'en apportant une aide à certains segments de marché.

L'infrastructure ferroviaire est avant tout une ressource, dont l'utilisation doit à ce titre être valorisée de manière ambitieuse et volontaire.

Je me concerterai avec le secteur en vue de conclure des accords pour les années à venir afin de créer un environnement plus stable, qui permettra aux entreprises ferroviaires et à leurs clients d'élaborer une stratégie à long terme.

##### *Corridors de fret transeuropéens forts*

L'évolution du transport international de marchandises a été plus positive. Deux des trois corridors ferroviaires européens pour le transport compétitif de marchandises qui désenclavent la Belgique, développés en exécution du règlement européen 913/2010, sont

de bediening van zeehavens, binnenhavens en goederenterminals.

Ik zal erover waken dat ons land tegen november 2015 zorgt voor de afwerking van de laatste corridor waar we aan deelnemen, zoals vereist in de verordening, en zijn actieve rol in de ontwikkeling van de Europese spoorcorridors voor concurrerend goederenvervoer, bestendigt en zo mogelijk nog versterkt.

## 5. Luchtverkeer

Het doel is om een samenhangend beleid inzake luchtverkeer in België te definiëren via regelmatig overleg van de actoren uit de hele luchtvaartsector. Het beleid moet ook het ontwikkelingspotentieel van onze luchthavens aanpakken door deze open te stellen, maar zonder onze Belgische vervoerders te benadelen. Dit beleid zal in eerste instantie de nadruk leggen op een onderhandelde uitbating en een optimalisatie van het verkeer op de luchthavens.

Ik zal een nieuw samenwerkingsakkoord onderhandelen met de Gewesten om de modaliteiten en de financiering van de dienstverlening aan de luchtvaartnavigatie op de Belgische luchthavens te regelen op basis van het principe "de gebruiker betaalt".

Hierbij zal mijn prioriteit uitgaan naar de creatie van een *level playing field* tussen de Belgische luchthavens. Dit nieuwe akkoord moet het samenwerkingsakkoord van 1989 vervangen.

Ik zal Belgocontrol opdragen om, in overleg met de sociale partners (zonder het stakingsrecht in vraag te stellen en door de sociale dialoog te bevoorrechten), een voorstel uit te werken dat in geval van staking toch in een gegarandeerde dienst voorziet.

### 5.1. Veiligheid

Ik zal het nationaal veiligheidsprogramma verder blijven uitwerken en coördineren volgens de onlangs gepubliceerde normen van Bijlage 19 van de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

De Belgische wetgeving moet worden aangepast aan de nieuwe ontwikkelingen in de recreatieve luchtvaart, door het opleggen van een modern kader (brevetten, criteria inzake uitrusting, registratie) voor autogiro's, historische vliegtuigen, paramotoren en afstandsbestuurde luchtvaartuigen (drones) waarvan de ontwikkeling in volle bloei is.

utilisés de façon intensive pour la desserte des ports maritimes et fluviaux et des terminaux de fret.

Je veillerai à ce que notre pays mette en œuvre le dernier corridor auquel nous participons pour novembre 2015 comme exigé par le règlement et consolide, voire renforce, son rôle actif dans le développement des corridors ferroviaires européens pour le transport compétitif de marchandises.

## 5. Transport aérien

L'objectif est de définir une politique cohérente du transport aérien en Belgique au travers d'une concertation régulière des acteurs du secteur aéronautique dans son ensemble. Elle devra également aborder le potentiel de développement des aéroports par une ouverture vers l'extérieur sans que les transporteurs belges ne soient désavantagés pour autant. Cette politique mettra d'abord l'accent sur une exploitation négociée et une optimisation du trafic sur les aéroports.

Je négocierai un nouvel accord de coopération avec les régions afin de régler les modalités et le financement du service à la navigation aérienne dans les aéroports belges sur base du principe "utilisateur-payeur".

À cet égard, la création d'un *level playing field* entre les aéroports belges sera ma priorité. Ce nouvel accord remplacera celui de 1989.

Je demanderai à Belgocontrol de formuler en concertation avec les partenaires sociaux (sans remettre en cause le droit de grève et en privilégiant le dialogue social) une proposition visant à prévoir un service garanti en cas de grèves.

### 5.1. Sécurité

Je continuerai à élaborer et coordonner le plan de sécurité national conformément aux normes récemment publiées dans l'Annexe 19 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

La législation belge doit s'adapter aux nouveaux développements de l'aviation de plaisance, en imposant un cadre moderne (brevets, critères d'équipements, enregistrement) pour les autogires, les avions historiques, les paramoteurs et les aéronefs télépilotes (drones) en pleine expansion.



Gelet op de beschikking van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel van 31 juli 2014, voorziet het regeerakkoord een moratorium op de wijzigingen die op 6 februari 2014 aan de vliegroutes werden aangebracht. Ik zal ervoor zorgen dat hieraan zo snel mogelijk uitvoering wordt gegeven.

Om een structurele en definitieve oplossing uit te werken, zal een overlegproces met alle betrokken partijen en operatoren opgezet worden, in samenwerking met het DGLV en Belgocontrol. De pistes voor een structurele oplossing zullen er worden onderzocht, inzonderheid met betrekking tot eventuele investeringen in de luchthaveninfrastructuur of de aanpassing van de nachtactiviteiten om de geluidshinder te verminderen.

Er zal een kader worden vastgelegd om de ontwikkeling van Belgocontrol en de optimale samenwerking met de militaire luchtverkeersleiding te bevorderen. Ik zal de integratie van Belgocontrol in het programma "gemeenschappelijk Europees luchtruim" ondersteunen, in het bijzonder binnen het functioneel luchtruimblok "Centraal-Europa" (FABEC). Daartoe zal een hervorming van de onderneming worden doorgevoerd op basis van het derde beheerscontract met als doel haar financieel evenwicht te consolideren.

## 5.2. *Dienstverlening*

Ik zal blijven inzetten op gekwalificeerd personeel, door het samenbrengen van interne expertise of door een beroep te doen op externe expertise, en op de uitbreiding van e-government om de aanvragen om certificaten en vergunningen doeltreffend te kunnen verwerken en om aldus met succes te kunnen worden geauditeerd door ICAO, EASA en EC.

De Belgische regelgeving zal zo worden aangepast dat het mogelijk wordt om een **hypotheek** op een luchtvaartuig te nemen, zodat toestellen die om zuiver financiële redenen in het buitenland zijn geregistreerd, toch in België ingeschreven kunnen worden.

## 4.3. *Duurzaamheid*

Een cel Milieu, belast met de controle van exploitatiebeperkingen en vliegprocedures, werd opgericht. Deze cel zal in overleg met Belgocontrol transparante instrumenten invoeren, zoals een webapplicatie met een cartografie van vluchtroutes en van gewicht en geluid van vliegtuigen.

Considérant l'ordonnance du tribunal de Première Instance de Bruxelles du 31 juillet 2014, l'accord de gouvernement prévoit un moratoire des modifications apportées aux routes aériennes le 6 février 2014. Je veillerai à ce qu'il soit mis en œuvre dans les plus brefs délais.

Afin d'élaborer une solution structurelle et définitive, un processus de concertation avec toutes les parties concernées et les opérateurs sera mis en place, en collaboration avec la DGTA et Belgocontrol. Les pistes de solution structurelle y seront examinées, en particulier les investissements éventuels dans l'infrastructure aéroportuaire ou la modification des activités nocturnes visant à réduire les nuisances sonores.

Un cadre sera défini pour favoriser le développement de Belgocontrol et une coopération optimale avec le contrôle de la navigation aérienne militaire. Je soutiendrai l'insertion de Belgocontrol dans le programme de "ciel unique Européen", notamment au sein du Bloc d'espace fonctionnel "Europe Central" (FABEC). À cette fin, une réforme de l'entreprise sera menée sur base du 3<sup>e</sup> contrat de gestion visant à consolider son équilibre financier.

## 5.2. *Services*

Je continuerai à mettre en place du personnel qualifié, par la constitution d'une expertise en interne ou le recours à de l'expertise en externe, et à étendre l'e-government pour répondre efficacement aux demandes de certificats et d'autorisations, et afin que les audits de l'OACI, l'EASA et de la CE soient exécutés avec succès.

La réglementation belge sera adaptée pour qu'il soit possible de prendre une **hypothèque** sur un aéronef, afin que des appareils immatriculés à l'étranger pour des raisons purement financières puissent quand même être immatriculés en Belgique.

## 4.3. *Durabilité*

Une cellule Environnement est créée, en charge du contrôle des restrictions d'exploitations et des procédures de vol. Elle mettra en place en concertation avec Belgocontrol des instruments transparents, telle une application web avec une cartographie des routes aériennes, du poids et du bruit des avions.

Om het effect van het luchtverkeer op de klimaatverandering te beperken, zullen de FOD en deelstaten het samenwerkingsakkoord over de opname van luchtvaartactiviteiten in de regeling van de handel in uitstootrechten voor broeikasgassen uitvoeren.

## 6. Maritiem Vervoer

Inzake maritiem vervoer en scheepvaart legt het beleid de nadruk op:

— de ontwikkeling van de pleziervaart als sector die aan recreatief en economisch belang wint;

— de uitoefening van de resterende federale bevoegdheden op het vlak van de binnenvaart met de steun van de ganse sector.

Overal waar gevraagd zal de administratie, binnen het raam van de afspraken, de Gewesten bijstaan om de zesde Staatshervorming tot een goed einde te brengen zodat de dienstverlening voor de burger en de bedrijven nooit onderbroken wordt.

### 6.1 Pleziervaart

De sector van de pleziervaart neemt in belang toe zowel op economisch als recreatief vlak. Door onduidelijke afgrenzing tussen de zeevaart, binnenvaart en pleziervaart op zee en op de binnenwateren is een betere omkadering nodig voor de veiligheid voor de pleziervaart. Deze omkadering gaat via een afstemming van de regelgeving met aandacht voor vereenvoudiging, rechtlijnigheid en overeenstemming met de regelgeving van de Europese Unie. Daar waar interpretatiemogelijkheden bestaan zal — in samenspraak met de sector en met de buurlanden — overlegd worden hoe deze best ingevuld worden. Tevens zal dit initiatief breed worden genomen zodat de nieuwe vormen van waterrecreatie worden meegenomen en dat de wetgeving zo wordt opgevat dat aanpassingen aan nieuwe ontwikkelingen en de stand van de techniek snel en efficiënt kunnen worden doorgevoerd.

Daarenboven zal één gecoördineerde wetgeving “pleziervaart” uitgewerkt worden.

De opmaak van deze gecoördineerde wetgeving “Pleziervaart” is gestoeld op vier pijlers: administratieve vereenvoudiging zowel voor de burger als voor de over-

Pour limiter l’impact du transport aérien sur le réchauffement climatique, le SPF et les entités fédérées mettront en œuvre l’accord de coopération relatif à l’intégration des activités aériennes dans le système européen d’échange de quotas d’émission de gaz à effet de serre.

## 6. Transport Maritime

En matière de transport maritime et de navigation, la politique met l’accent sur:

— le développement de la navigation de plaisance comme un secteur qui gagne en importance récréative et économique;

— l’exercice des compétences fédérales restantes en matière de navigation intérieure avec le soutien de l’ensemble du secteur.

Partout où c’est demandé, l’administration portera assistance aux Régions, dans le cadre des accords, pour mener à bien la sixième Réforme de l’État de façon à ce que le service aux citoyens et aux entreprises ne soit jamais interrompu.

### 6.1 Navigation de plaisance

Le secteur de la navigation de plaisance prend de l’ampleur tant au niveau économique que récréatif. En raison des frontières floues entre navigation maritime, navigation fluviale et navigation de plaisance sur nos eaux maritimes et intérieures, un meilleur encadrement s’impose pour la sécurité de la navigation de plaisance. Cet encadrement se fait par un alignement de la réglementation avec une attention portée sur la simplification, la droiture et la conformité avec la réglementation de l’Union européenne. Là où il existe des latitudes d’interprétation, une consultation, — en concertation avec le secteur et les pays voisins — sera tenue afin de définir comment les remplir de la meilleure façon. En plus, cette initiative sera prise d’une manière plus large pour que de nouvelles formes de récréation sur les eaux soient incluses et que la législation soit conçue d’une telle manière que des ajustements, suite à des développements nouveaux et à l’évolution de la technique, puissent être effectués rapidement et efficacement.

En plus, une législation coordonnée “navigation de plaisance” sera élaborée.

L’élaboration de cette législation coordonnée “Navigation de plaisance” repose sur quatre piliers: la simplification administrative tant pour le citoyen que pour

heid, responsabilisering van de burger, verbeterde veiligheid en budgettaire neutraliteit door het aanrekenen van de reële kosten.

De hervorming van de examens stuurboek en de regelmatige bijeenroeping van het federaal overlegplatform pleziervaart met het oog op harmonisering in deze sector zijn evenveel initiatieven die in deze bijzondere tak van de scheepvaart zullen genomen worden.

Transversaal zal ik — in samenwerking met de andere federale diensten en met de Gewesten — werken aan de positionering van België als land van bestemming voor waterrecreatie. De zichtbaarheid van België als “merk” is daarbij van belang.

Ook zullen informatica applicaties ontwikkeld worden die een administratieve vereenvoudiging voor de burger met zich meebrengen en het behalen van brevetten transparanter maken.

## 6.2 Binnenvaart

Er zal invulling worden gegeven aan de resterende federale bevoegdheden in de binnenvaart op een wijze die de ganse sector erbij betreft. Er wordt momenteel gewerkt aan een aanpassing van het aansprakelijkheidsregime door de ratificatie van het CLNI 2012 verdrag, aan de administratieve vereenvoudiging en aan de aanpassing van de huidige technische vereisten en van de mogelijkheden inzake de organisatie van examens voor het behalen van bekwaamheidsbewijzen in de binnenvaart. Er zal een initiatief worden genomen om te komen tot één, door de sector gedragen, commissie binnenvaart. Ook zal een studie worden gewijd aan de vraag vanuit de sector om de wetgeving met economische inslag en van toepassing op de binnenvaartsector aan te passen teneinde deze beter af te stemmen op het Europese gebeuren en tegenstrijdigheden te vermijden.

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

Jacqueline GALANT

les pouvoirs publics, la responsabilisation du citoyen, l'amélioration de la sécurité et la neutralité budgétaire par la comptabilisation des coûts réels.

La réforme des examens du brevet de conduite et la convocation régulière de la Plateforme de concertation fédérale pour la navigation de plaisance en vue d'une harmonisation dans ce secteur sont autant d'initiatives qui seront prises dans ce domaine particulier de la navigation.

Transversalement, je travaillerai — en collaboration avec les autres Services fédéraux et avec les Régions — à un positionnement de la Belgique en tant que pays de destination pour la récréation sur l'eau. La visibilité de la Belgique comme “marque” en est d'importance.

De même, des applications informatiques seront développées pour apporter au citoyen une simplification administrative et pour rendre plus transparente l'obtention des brevets.

## 6.2 Navigation intérieure

Un contenu sera donné aux compétences fédérales restantes en matière de navigation intérieure selon une méthode qui impliquera le secteur dans son ensemble. Les travaux portent en ce moment sur une adaptation du régime de responsabilité par la ratification de la Convention CLNI 2012, sur une simplification administrative et sur une adaptation des exigences techniques actuelles et des possibilités d'organisation d'examens en vue de l'obtention des attestations de qualification en navigation intérieure. Une initiative sera prise pour arriver à une seule commission de navigation intérieure qui sera soutenue par le secteur. Une étude portera aussi sur la demande émanant du secteur et visant une adaptation de la législation qui a un impact économique et qui est d'application dans le secteur de la navigation intérieure afin de l'ajuster à l'actualité européenne et d'éviter des contradictions.

*La ministre de la Mobilité,  
chargée de Belgocontrol  
et de la Société nationale  
des chemins de fer belges,*

Jacqueline GALANT