

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

6 november 2018

ALGEMENE BELEIDSNOTA (*)

Mobiliteit

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

6 novembre 2018

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE (*)

Mobilité

Zie:

Doc 54 **3296/ (2018/2019):**

001: Lijst van Beleidsnota's.

002 tot 026: Beleidsnota's.

Voir:

Doc 54 **3296/ (2018/2019):**

001: Liste des notes de politique générale.

002 à 026: Notes de politique générale.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

(*) 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
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

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

Abréviations dans la numérotation des publications:

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

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
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

INLEIDING

Zowel de weggebruikers als de betrokken sectororganisaties trekken aan de alarmbel: de mobiliteit blijft maar achteruitgaan. Het huidige model is aan verandering toe.

Onze mobiliteitsproblemen vormen een belangrijke economische uitdaging voor 's lands groei en inzonderheid voor onze grote steden, waar de toegankelijkheid tot de werkplekken en de logistieke centra jaar na jaar erop achteruit gaat.

In een open Europese markt blijft ons land benadeeld door de mobiliteitsparameter tegenover de buurlanden.

De uitdaging inzake klimaat en leefmilieu is zo mogelijk nog groter: de vervoerssector voldoet lang niet aan de gestelde doelstellingen en ondertussen blijven de desastreuze gevolgen van de klimaatopwarming maar toenemen.

De technologische evoluties van de voertuigen zullen op zich niet volstaan om de problemen waarmee we geconfronteerd worden diepgaand en duurzaam aan te pakken; waar mogelijk moeten we ook de verplaatsingsgewoontes veranderen om het welzijn van onze medeburgers te verbeteren.

De overheid en dan meer bepaald de politici van alle partijen moeten hun verantwoordelijkheden nemen en streven naar een wijziging van een mobiliteitsstelsel dat in ademnood verkeert en vandaag nog hoofdzakelijk op het autosolisme en op het goederenvervoer over de weg berust.

Er bestaan nochtans alternatieve oplossingen.

Deze regering heeft er werk van gemaakt om alle facetten van het mobiliteitsstelsel te verbeteren, van de governance tot de financiering over het beheer van het aanbod en van de vraag.

Inzake governance heb ik verscheidene instanties, zoals het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM), nieuw leven ingeblazen.

Inzake aanbod heeft het vervoersplan van december 2017 gezorgd voor een toename van het treinaanbod met 5,1 % en voor betere aansluitingen tussen de trein en andere vervoersmodi. De verbetering van de openbaarvervoersketen is te danken aan een betere samenwerking tussen de NMBS en de regionale openbare vervoersoperatoren in het kader van de voorbereidende werkzaamheden en van de roadshows voor het ver-

INTRODUCTION

Tant les usagers que les organisations sectorielles tirent la sonnette d'alarme: la mobilité ne cesse de se détériorer. La mutation du modèle actuel est indispensable.

Nos problèmes de mobilité sont un enjeu économique majeur pour la croissance de notre pays et en particulier pour nos grandes villes, où l'accessibilité des lieux de travail et des centres logistiques se dégrade d'année en année.

Dans un marché européen ouvert, le paramètre "mobilité" continue d'handicaper la Belgique par rapport à ses pays voisins.

Plus grave encore est le challenge en matière de climat et d'environnement: le secteur des transports est loin d'atteindre ses objectifs alors que les effets désastreux du réchauffement climatique se multiplient.

Les progrès technologiques des véhicules ne pourront pas seuls apporter une amélioration profonde et durable aux problèmes que nous rencontrons: nous devons changer les habitudes de déplacement, là où cela est possible, pour améliorer le bien-être de nos concitoyens.

Les autorités publiques, et plus particulièrement les hommes et femmes politiques de tout bord, doivent prendre leurs responsabilités pour tenter de modifier un système de mobilité à bout de souffle, basé encore aujourd'hui essentiellement sur l'auto-solisme et le transport de marchandises par route.

Pourtant des solutions alternatives existent.

Qu'il s'agisse de gouvernance, de gestion de l'offre, de gestion de la demande ainsi qu'en matière de financement, ce gouvernement a travaillé pour améliorer toutes les facettes du système de mobilité.

En matière de gouvernance, j'ai relancé différents organes dont le Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité.

En matière d'offre ferroviaire, le Plan de transport de décembre 2017 a augmenté l'offre de train de 5,1 % et amélioré le taux de correspondance entre le train et d'autres modes de transport. L'amélioration de la chaîne de transport public est le fruit d'une meilleure collaboration entre la SNCB et les opérateurs de transport en commun régionaux dans le cadre de la préparation et des roadshows du Plan de transport de décembre 2017.

voersplan van december 2017. Er wordt gestreefd naar meer samenhang inzake mobiliteit, ten gunste van de burgers. Ik wil die positieve dynamiek bestendig zien in het kader van de voorbereiding van het volgende vervoersplan van de NMBS.

De reistijd werd voor de honderd belangrijkste oorsprong-bestemming koppels met 3 % verlaagd. In Brussel werd het S-netwerk aangelegd, wat trouwens leidde tot de heropening van verscheidene stations. Tot slot ontwikkelde de NMBS in samenwerking met De Lijn en TEC een geïntegreerde formule, City Pass genaamd, voor Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi (AnGeLiC-project). Deze regering heeft aan de NMBS gevraagd dat ze haar productiviteit zou verhogen, wat ze ook heeft gedaan.

Inzake financiering heb ik aan de regering voorgesteld om een bijkomend bedrag van één miljard euro te besteden aan strategisch geachte spoorinvesteringen. Dankzij dit waardevolle miljard zullen de werken voor de voltooiing van het GEN integraal gefinancierd kunnen worden. Daarbovenop werd een bedrag van 260 miljoen euro geïnvesteerd in de digitalisering van de NMBS.

Tot slot heb ik ervoor gezorgd dat de gegarandeerde dienstverlening in geval van staking op het spoor een feit is, met oog voor een billijk evenwicht tussen het stakingsrecht en het recht om zich naar het werk of naar school te begeven.

Aan aanbodzijde heeft deze regering nieuwe alternatieven voor de bedrijfswagen aangeboden door de mobiliteitstoelage en het mobiliteitsbudget in het leven te roepen.

Deze regering heeft ook in onze toekomst geïnvesteerd.

Ik heb de weg geopend naar nieuwe mobiliteitsoplossingen, zoals blijkt met de testritten van autonome voertuigen op de openbare weg en met het "*Smart Mobility*"-fonds om projecten te promoten die *open data* en aanzienlijke impact op mobiliteit combineren.

Met dit alles is er belangrijk werk geleverd. En toch dient nog meer te worden gedaan.

In vergelijking met de Europese buurlanden heeft België lange tijd ondergeïnvesteerd in het vervoer¹. Het door de eerste minister opgezette Investeringspact, dat onlangs in overleg met de Gewesten werd goedgekeurd, is de bemoedigende uiting van de

¹ Volgens Eurostat investeerde België 0,6 % van zijn BBP in het vervoer terwijl het gemiddelde voor de landen van de Europese Unie rond 1 % schommelde (gemiddelde 2000-2013).

Elle vise à plus de cohérence en matière de mobilité, au bénéfice des citoyens. Je souhaite que cette dynamique positive soit pérennisée dans le cadre de la préparation du prochain plan de transport de la SNCB.

Le temps de parcours a été réduit de 3 % sur les 100 liaisons couples origine-destination les plus importantes. Le réseau S a vu le jour à Bruxelles; plusieurs gares ont d'ailleurs été rouvertes. Et enfin, la SNCB, en collaboration avec les TEC a créé un produit intégré, le City-Pass, pour les villes d'Anvers, Gand, Charleroi et Liège (projet AnGeLiC). Ce gouvernement a demandé à la SNCB une augmentation de la productivité, ce qui a été réalisé.

En matière de financement, j'ai proposé au gouvernement de consacrer un milliard d'euros supplémentaire destinés à des investissements ferroviaires jugés stratégiques. Grâce à ce milliard vertueux, les travaux de finalisation du RER seront financés jusqu'à leur terme. En surplus, 260 millions d'euros ont été investis dans la digitalisation de la SNCB.

Enfin, j'ai fait du service garanti en cas de grève sur le rail une réalité, en veillant au juste équilibre entre droit de grève et droit à se rendre au travail ou à l'école.

En matière de demande, ce gouvernement a offert de nouvelles alternatives à la voiture de société en créant l'allocation de mobilité et le budget mobilité.

Ce gouvernement a également investi dans notre avenir.

J'ai ouvert la voie pour promouvoir des solutions de mobilité nouvelles à l'instar des tests de véhicules autonomes sur la voie publique et en promouvant au travers d'un fonds "*Smart Mobility*" des projets alliant "*open data*" et impact significatif sur la mobilité.

Tout ceci représente un travail important. Et pourtant, il faut aller plus loin.

La Belgique a longtemps sous-investi dans les transports par rapport à ses voisins européens¹. Le Pacte d'Investissements lancé par le Premier ministre, et adopté récemment en concertation avec les Régions, est le signe encourageant d'une prise de responsabilité

¹ Selon Eurostat, la Belgique investissait 0,6 % de son PIB dans les transports alors que la moyenne des pays de l'Union européenne tournait autour de 1 % (moyenne 2000-2013).

verantwoordelijkheidszin van deze regering om de toekomst van ons land en de toekomst van onze mobiliteit voor te bereiden.

Deze investeringen zullen evenwel pas productief zijn mits een ondersteunend kader wordt opgesteld met een duidelijke visie van de investeringen die noodzakelijk zijn en met een aangepaste bestuursstructuur naargelang de aard van het uit te voeren project.

Binnen het ECMM moeten we onze rol opnemen en concrete, coherente en langetermijnoplossingen uitwerken naar de burgers en de ondernemingen toe. Het lijkt mij meer dan ooit noodzakelijk om een stappenplan op te maken onder de vorm van een gemeenschappelijke visie met duidelijke strategische doelstellingen:

- de verkeerscongestie met 30 % verlagen tegen 2030;
- onze klimaatverbintenissen nakomen;
- en het aantal verkeersdoden met 50 % terugdringen tegen 2020.

Er werd omvangrijk werk verricht teneinde thema's en kernacties te identificeren die moeten bijdragen tot het halen van die doelstellingen.

Deze strategische doelstelling kunnen alleen maar worden gehaald mits de implementatie van *Mobility As A Service* (MAAS), een verhoging van het modale aandeel van het spoor in het personenvervoer van 8 tot 15 % en een verhoging van het modale aandeel van het spoor in het goederenvervoer van 12 tot 20 %.

In het huidige Belgisch institutioneel kader neemt alles meer tijd in beslag. De enige oplossing om de zaken te doen vooruitgaan inzake mobiliteit bestaat erin een gemeenschappelijk kader af te spreken dat door elk bevoegdheidsniveau wordt geïmplementeerd met inachtneming van zijn bevoegdheden.

Operationeel komt het erop neer dat een concept van mobiliteit als een dienst, van mobiliteit op aanvraag geïmplementeerd wordt met collectieve, gedeelde en klantvriendelijke mobiliteitsoplossingen die de individuele wagen aanvullen.

Dat kan deze regering echter niet op eigen houtje bewerkstelligen.

Daartoe moeten de Gewesten en de federale overheid, elk binnen zijn bevoegdheden, zichzelf overstijgen en een coherente toekomstvisie voor de mobiliteit in ons

de la part de ce gouvernement pour préparer l'avenir de notre pays, l'avenir de notre mobilité.

Cependant, pour que ces investissements soient productifs, il faut établir un cadre de soutien qui comprendrait une vision claire des investissements nécessaires et des structures de gouvernance adéquates en fonction du type de projet à réaliser.

Au sein du CEMM, nous devons assumer notre fonction et proposer aux citoyens et aux entreprises des solutions concrètes, cohérentes et à long terme. Il me semble plus que jamais indispensable d'établir une feuille de route, une vision commune avec des objectifs stratégiques clairs:

- réduire la congestion routière de 30 % d'ici à 2030;
- honorer nos engagements climatiques;
- et réduire la mortalité routière de 50 % d'ici 2020.

Un travail conséquent a été effectué pour identifier des thèmes et des actions-clés qui doivent contribuer à atteindre ces objectifs.

Ces objectifs stratégiques ne pourront être atteints qu'à travers la mise en œuvre du *Mobility As A Service* (MAAS), une augmentation de la part modale du train pour le transport de personnes de 8 à 15 % et une augmentation de la part modale du train pour le transport de marchandises de 12 à 20 %.

Dans le cadre institutionnel belge actuel, tout prend plus de temps. La seule solution pour engranger des avancées en matière de mobilité est de se mettre d'accord sur un cadre commun dont chacun assure la mise en œuvre dans le respect de ses compétences.

Cela se traduit opérationnellement par la mise en œuvre d'un concept de mobilité "en tant que service", une mobilité à la demande, qui intègre des solutions de mobilité collectives, partagées, conviviales en complément de la voiture individuelle.

Mais il n'est pas possible pour ce gouvernement de le mettre en œuvre seul.

Pour y parvenir, chacun dans ses compétences, les Régions et le Fédéral doivent se transcender et souscrire à une vision d'avenir cohérente pour la mobilité de

land onderschrijven, waarbij alle verplaatsingsmodi tot een geharmoniseerd geheel verbonden worden.

De oplossingen die door de privésector aangereikt worden, hebben we nodig. Om de positieve uitwerking ervan te maximaliseren is het uiterst belangrijk dat een dynamisch proactief ITS-beleid (intelligente vervoerssystemen) wordt opgezet ter stimulering van een talentvolle Belgische technologische sector in volle bloei die resoluut efficiënte en op maat oplossingen wil aanreiken.

Het is van essentieel belang dat we allemaal samen – werkgevers, werknemers, openbare overheden, enzovoort –, nieuwe verplaatsingswijzen naar voren schuiven en eigen maken; immers, het alternatieve aanbod is daar, maar is nog te weinig gekend.

Ik kom regelmatig mensen tegen (werkgevers of werknemers) die, ofwel individueel of op het niveau van hun onderneming, met succes de mentale omschakeling hebben gemaakt. Ze nemen de fiets of de trein om tijd te winnen tegenover de wagen. Die mensen hebben begrepen dat onze mobiliteit nood heeft aan meer flexibiliteit, aan meer intermodaliteit en aan meer multimodaliteit. Dit is hoe ik, samen met u, een betere mobiliteit overweeg voor iedereen, een duurzame mobiliteit.

I. — SPOOR

De spoorwegen: de ruggengraat van het openbaar vervoerssysteem

Kwalitatieve dienstverlening aan de treinreizigers

Vervoersaanbod

In het kader van de opmaak van het vervoersplan 2020-2023 zal ik erop toezien dat de NMBS ontmoetingen blijft hebben met haar stakeholders en reeds in de lente van 2019 roadshows houdt in de verschillende provincies om de plannen voor te stellen en de aanpassingsverzoeken uitgaande van de plaatselijke vertegenwoordigers te verzamelen.

Kwaliteit van de dienstverlening – minder goede stiptheid

Sinds 2017 gaat de stiptheid erop achteruit en om daar iets aan te doen verwacht ik van de NMBS en van Infrabel dat ze inzetten op concrete acties met betrekking tot de robuustheid van het vervoersplan, het prestatievermogen van het rollend materieel, het prestatievermogen van de spoorinfrastructuur, de beschikbare capaciteit aan infrastructuur, de goede organisatie van de spoorwerken, het realtime beheer van het

ce pays, en articulant tous les modes de déplacement en un tout harmonisé.

Nous avons besoin des solutions proposées par le secteur privé. Il est primordial pour en maximiser les effets positifs de déployer une politique “ITS” (systèmes de transport intelligents) dynamique, proactive pour booster un secteur technologique belge, en pleine expansion, talentueux, déterminé à proposer des solutions efficaces et sur-mesure.

Il est essentiel que tous ensemble, employeurs, employés, autorités publiques,... nous proposons et adoptions de nouvelles manières de nous déplacer car l'offre alternative est là mais reste encore trop méconnue.

Régulièrement, je rencontre des personnes (patrons ou employés), qui individuellement ou à l'échelle de leur entreprise, ont réussi leur “*mental shift*”. Ils utilisent un vélo ou un train pour gagner du temps par rapport à la voiture. Ces personnes ont compris que notre mobilité passe par plus de flexibilité, plus d'intermodalité, plus de multimodalité. C'est de cette manière, avec vous, que j'envisage une meilleure mobilité pour tous, une mobilité durable.

I. — FERROVIAIRE

Les Chemins de fer: la colonne vertébrale du système de transport public

Qualité de service aux voyageurs ferroviaires

Offre de transport

Dans le cadre de l'élaboration du plan de transport 2020-2023, je veillerai à ce que la SNCB continue à rencontrer ses *stakeholders* et propose, dès le printemps 2019, des *roadshows* dans les différentes provinces afin de présenter les projets et recueillir les demandes d'ajustement de la part des représentants locaux.

Qualité du service – ponctualité dégradée

Afin de remédier à la dégradation de la ponctualité observée depuis 2017, j'attends de la SNCB et d'Infrabel qu'elles mettent l'accent sur des actions concrètes portant sur la robustesse du plan de transport, la performance du matériel roulant, la performance de l'infrastructure ferroviaire, la capacité disponible en termes d'infrastructure, la bonne organisation des chantiers ferroviaires, la gestion du trafic en temps réel et la

verkeer en het incidentenbeheer, en dat ze daarnaast een bijzondere aandacht besteden aan maatregelen ter voorkoming van treinvertragingen die door derden veroorzaakt worden, zoals in het geval van spoorlopen of persoonsaanrijdingen en in het kader van het overleg met de naburige spoornetwerken om de impact van hun eigen vertragingsoorzaken (stakingen, werken, enzovoort) op ons spoornet te beperken.

Tevens zal ik ervoor zorgen dat de stiptheidsmeting door beide ondernemingen nauwer aansluit bij de realiteit van de reizigers en hoe ze die ervaren. Er zal voor beide ondernemingen een ambitieuze maar realistische doelstelling tegen 2019-2022 moeten worden vastgelegd.

Ingevolge de achteruitgang van de stiptheid heb ik bovendien de CEO's bijeengeroepen opdat ze een actieplan zouden implementeren ter vermindering van de vertragingsoorzaken die aan hen respectievelijk kunnen worden toegeschreven. De resultaten beantwoorden niet aan de verwachtingen van de pendelaars. Ik zal blijven aandringen bij de beheersorganen van beide ondernemingen opdat de stiptheid een permanent aandachtspunt zou blijven.

Samenwerkingsakkoord en wet houdende instemming ermee

Tijdens de ECMM-vergadering van 23 april 2018 hebben de vier ministers van Mobiliteit het door mij voorgedragen uitvoerende samenwerkingsakkoord betreffende de GEN-werken goedgekeurd.

In diezelfde vergadering heb ik samen met de minister van Mobiliteit van het Vlaamse Gewest de samenwerkingsakkoorden goedgekeurd voor de uitvoering van de spoorwegprojecten op het grondgebied van het Vlaams Gewest die enkel door de federale overheid gefinancierd worden of een bijkomende financiering van het Vlaams Gewest genieten.

Nog tijdens die vergadering heb ik samen met de minister van Mobiliteit van het Waalse Gewest het samenwerkingsakkoord goedgekeurd voor de uitvoering van de spoorwegprojecten op het grondgebied van het Waals Gewest die enkel door de federale overheid gefinancierd worden.

Tot slot nam de minister van Mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest akte van het samenwerkingsakkoord voor de uitvoering van de spoorwegprojecten op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die enkel door de federale overheid gefinancierd worden.

gestion des incidents, en accordant une attention particulière aux mesures permettant de prévenir les causes tierces des retards de train, telles que le trespassing, les heurts de personnes et la concertation avec les réseaux limitrophes afin de limiter l'impact sur notre réseau de leurs propres causes de retard (grèves, travaux, ...).

Je ferai également en sorte que la mesure de la ponctualité réalisée par les deux sociétés soit davantage en adéquation avec la réalité des voyageurs et leur ressenti. Un objectif ambitieux mais réaliste devra être fixé aux deux entreprises pour 2019 à 2022.

En outre, suite à la dégradation de la ponctualité, j'ai convoqué les CEOs afin qu'ils mettent en œuvre un plan d'action afin de réduire les causes de retard qui leur sont respectivement imputables. Les résultats ne sont pas à la hauteur des attentes des navetteurs. Je continuerai à insister auprès des organes de gestion des deux entreprises pour que la ponctualité reste une préoccupation permanente.

Loi d'assentiment - Accord de coopération

Lors de la réunion du CEMM du 23 avril 2018, l'accord de coopération d'exécution que j'ai proposé relatif aux travaux du RER a été approuvé par les 4 ministres de la mobilité.

Lors de cette même réunion, le ministre de la Mobilité de la Région flamande et moi-même avons approuvé les accords de coopération d'exécution pour les projets sur le territoire de la Région flamande financés uniquement par le fédéral ou bénéficiant d'un financement additionnel de la Région flamande.

Toujours lors de cette réunion, le ministre de la Mobilité de la Région wallonne et moi-même avons approuvé l'accord de coopération d'exécution pour les projets sur le territoire de la Région wallonne financés uniquement par le fédéral.

Enfin, le ministre de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale a pris acte de l'accord de coopération d'exécution pour les projets sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale financés uniquement par le fédéral.

Op 16 juli 2018 werd het samenwerkingsakkoord betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren in tweede lezing goedgekeurd door het Overlegcomité.

De bevoegde instanties van Infrabel en van de NMBS hebben in september 2018 de projectgebonden uitvoeringscontracten betreffende de prioritaire Vlaamse projecten goedgekeurd. Gesprekken over de projecten die een bijkomende financiering van het Waals Gewest kunnen genieten zijn nog steeds aan de gang met het Waals Gewest.

Dit alles betekent dat het samenwerkingsakkoord en de wet houdende instemming ermee binnenkort aan de vier parlementen zullen kunnen worden voorgelegd.

Het parlementaire werk zal dan kunnen worden aangevat en wellicht nog voor het einde van het jaar afgerond worden.

Gewestelijk Expressnet

Bij mijn aantreden heb ik meteen beslist om het GEN-dossier ter hand te nemen.

Het weze herhaald dat, naar aanleiding van het verslag van het Rekenhof, ernstige tekortkomingen werden gemeld in de invulling van de aansturing waarvan sprake in de overeenkomst van 2003. In de allereerste plaats kwam het er dus op aan alle overlegorganen die sinds jaren niet meer waren bijeengekomen, waaronder het ECMM en de GEN-stuurgroep, nieuw leven in te blazen.

Zo kwam na vijf jaren inactiviteit de stuurgroep voor het eerst opnieuw bijeen op 23 augustus 2017 onder leiding van Jean-Pierre Hansen. Dit was de gelegenheid om de toestand in kaart te brengen.

Doelstelling nummer één van de stuurgroep was de heropstart, zo snel mogelijk, van de werken op lijnen 161 en 124 volgens een nieuwe indeling, met name per baanvak en niet langer per lijn, zodat de klant, dankzij een geoptimaliseerde aanwending van de reeds gebouwde infrastructuur en van de beschikbare budgettaire middelen, meteen kon genieten van elke versterking van de capaciteit of van een wezenlijke verbetering van het aanbod, zonder dat de volledige beëindiging van alle werken moest worden afgewacht.

Ik had inderdaad beloofd om de GEN-werken zo snel mogelijk weer te laten opstarten en de middelen te garanderen tot de werken voltooid zijn. Die belofte ben ik dus volledig nagekomen.

Le 16 juillet 2018, l'accord de coopération sur le financement des infrastructures ferroviaires stratégiques a été approuvé en deuxième lecture par le comité de concertation.

En septembre 2018, les instances compétentes d'Infrabel et de la SNCB ont approuvé les contrats d'exécution de projets relatifs aux projets prioritaires flamands. Des contacts sont toujours en cours avec la Région wallonne pour ce qui est des projets pouvant bénéficier d'un financement additionnel de la Région wallonne.

En conséquence de quoi, l'accord de coopération et sa loi d'assentiment vont pouvoir, prochainement, être soumis aux 4 parlements.

Le travail parlementaire pourra ainsi commencer et pourrait aboutir avant la fin de l'année.

Réseau express régional

Dès mon entrée en fonction, j'ai décidé d'emblée de reprendre le dossier du RER en main.

Pour rappel, suite au rapport de la Cour des comptes, de sérieuses défaillances dans la mise en œuvre du dispositif de pilotage prévu par la convention de 2003 ont été signalées. Il était donc primordial, avant toute chose, de relancer l'ensemble des organes de concertation, dont le CEMM et le Comité de pilotage RER, qui n'avaient plus été réunis depuis des années.

Après 5 années d'inactivité, le Comité de pilotage s'est donc réuni pour la première fois sous la direction de Jean-Pierre Hansen le 23 août 2017. Cette rencontre a permis de dresser un état des lieux de la situation.

L'objectif premier dudit Comité a été de redémarrer, dans les meilleurs délais, les travaux sur les lignes 161 et 124 selon une nouvelle planification, à savoir par tronçon plutôt que par ligne afin que la clientèle puisse le plus rapidement possible bénéficier de chaque renforcement de capacité ou d'une amélioration significative de l'offre sans devoir attendre la fin complète de tous les travaux, et ce grâce à une optimisation de l'utilisation des infrastructures déjà construites et des moyens budgétaires disponibles.

Je m'étais en effet engagé à ce que les travaux RER reprennent dans les meilleurs délais et à ce que les moyens soient garantis jusqu'à leur terme. J'ai donc pleinement respecté cet engagement.

In dat verband werden op 2 februari 2018 de meerjareninvesteringsplannen (MIP's) en de strategische meerjareninvesteringsplannen (SMIP's) goedgekeurd, welke voorzien in 4,3 miljard euro aan investeringen en in een "waardevol" bedrag van één miljard euro voor de voltooiing van de GEN-werken, met onder meer:

- de uitbreiding naar vier sporen van lijn 50A (50C) tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katherina-Lombeek;

- de uitbreiding naar vier sporen van lijn 161 tussen Watermaal en de vertakking Louvain-la-Neuve;

- en de uitbreiding naar vier sporen van lijn 124 tussen Ukkel Moensberg en Nijvel.

Die werken gaan gepaard met de aanleg van nieuwe stopplaatsen en/of de renovatie van bestaande stations en stopplaatsen.

In treinaanbod uitgedrukt, wordt als doel gesteld:

- één trein om het kwartier tijdens de spits tussen Ottignies en Brussel tegenover twee treinen per uur vandaag, voor het reizigersaanbod op lijn 161;

- één S-trein om het halfuur tussen Nijvel en Brussel-Zuid tegenover één trein per uur vandaag, voor het reizigersaanbod op lijn 124.

Het aanbod op beide lijnen zal in 2025 kunnen worden opgevoerd tot standaard vier treinen per uur, om het kwartier, maar evenwel zonder robuustheid.

In 2031, wanneer de uitbreiding naar vier sporen volledig voltooid is, zal er wel sprake zijn van robuustheid.

Dit alles is verankerd in het samenwerkingsakkoord betreffende de uitvoering van het GEN.

De infrastructuurvergoeding

Er is nood aan een herziening van de vergoeding voor het gebruik van de spoorinfrastructuur overeenkomstig de spoorcodex, in uitvoering van richtlijn 2012/34 van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

Luidens artikel 46 van de spoorcodex bepaalt de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad en na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de wijze van berekening en de betalingswijzen van de retributies die uit de toepassing van de prestatieregeling voortvloeien.

À cet égard, le 2 février 2018, les Plans Pluriannuels d'Investissement (PPI) et les Plans Stratégiques Pluriannuels d'Investissement ont été approuvés, soit 4,3 milliards d'euros d'investissements et 1 milliard d'euros vertueux pour l'achèvement des travaux RER avec notamment:

- la mise à 4 voies de la ligne 50A (50C) entre Bruxelles-Midi et la bifurcation Sint-Katherina-Lombeek;

- la mise à 4 voies de la ligne 161 entre Watermael et la bifurcation de Louvain-la-Neuve;

- et la mise à 4 voies de la ligne 124 entre Uccle Moensberg et Nivelles.

Ces travaux s'accompagnent de la création de nouveaux points d'arrêt et/ou la rénovation des gares et points d'arrêt existants.

En termes d'offre ferroviaire, l'objectif final sera:

- pour l'offre client sur la ligne 161, 1 train tous les quarts d'heure en pointe entre Ottignies et Bruxelles contre 2 trains par heure aujourd'hui;

- pour l'offre client sur la ligne 124, 1 train S toutes les demi-heures entre Nivelles et Bruxelles-Midi contre 1 train par heure aujourd'hui.

En 2025, sur les deux lignes, l'offre pourra être améliorée et atteindre les standards de 4 trains par heure toutes les 15 minutes, mais sans robustesse.

En 2031, lors de l'achèvement de la mise à 4 voies complète, on aura de la robustesse.

Tout ceci est formalisé dans l'accord de coopération d'exécution du RER.

Redevance d'infrastructure

Il convient de revoir la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire conformément au Code ferroviaire, et ce en exécution de la directive européenne 2012/34 du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

Le Code ferroviaire prévoit dans son article 46 que le Roi fixe, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres après avis du gestionnaire d'infrastructure, les règles de calcul et les modalités de paiement des redevances résultant de l'application du système d'amélioration des performances.

In samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer en met de diensten van de infrastructuurbeheerder onderzoeken mijn medewerkers welke aanpassingen moeten worden aangebracht aan het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur om zodoende het algemeen belang te vrijwaren en maximale rechtszekerheid te scheppen.

Ik heb Infrabel hiervan in kennis gesteld en erop gewezen dat het algemeen belang door twee elementen gediend wordt.

Ten eerste moet het nationale treinaanbod op een evenwichtige manier evolueren, niet ten nadele van het regionale en voorstedelijke treinaanbod.

Ten tweede dient het goederenvervoer per spoor zoveel mogelijk aangemoedigd te worden door de prijszetting van de vergoeding.

Tot slot heb ik benadrukt dat de structuur van de vergoeding eveneens de “prestaties in het station” moet omvatten en dat, overeenkomstig de zienswijze van de Europese Commissie, de kostprijs van deze prestaties niet van de rechtstreekse kosten mag afgetrokken worden.

Ingevolge de consolidatie van Infrabel, zoals beslist door het NIR op 19 oktober 2018 en bevestigd door Eurostat op xx oktober 2018, zou de hele vergoedingsregeling kunnen worden herzien teneinde beter tegemoet te komen aan de hierboven gestelde prerogatieven. Deze consolidatie vormt inderdaad voor de Staat de gelegenheid om de ratio tussen commerciële inkomsten en dotatie op nieuwe grondslagen te laten berusten.

Bijgevolg heb ik, in samenspraak met de regering, aan mijn kabinet, de FOD Mobiliteit en Vervoer en Infrabel opgedragen om dit nieuwe kader op te nemen in de lopende werkzaamheden.

De nieuwe regeling voor de gebruiksvergoeding moet eind 2019 in de Netverklaring bekendgemaakt worden om eind 2020 in voege te kunnen treden.

Nieuwe beheerscontracten tussen de Staat, de NMBS en Infrabel

Zoals ik steeds heb aangegeven, ligt het in onze bedoeling om beide beheerscontracten gelijktijdig voor te leggen.

Mes collaborateurs étudient, en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports et les équipes du gestionnaire d'infrastructure, les adaptations à apporter à l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dans un but de préserver l'intérêt général et de créer une sécurité juridique maximale.

J'ai informé Infrabel à ce sujet et j'ai, dans ce cadre, souligné que deux éléments serviront l'intérêt général.

Premièrement, l'offre nationale de trains doit évoluer de façon équilibrée sans préjudice pour l'offre de train régionale et suburbaine.

Deuxièmement, le prix fixé pour la redevance doit le plus possible inciter le transport de marchandises par le rail.

Et enfin, j'ai insisté sur le fait que la structure de la redevance doit aussi comprendre les “prestations en gare” et que, conformément à la vision de la Commission européenne, les coûts de ces prestations ne peuvent pas être soustraits aux coûts directs.

Suite à la consolidation d'Infrabel décidée par l'ICN le 19 octobre 2018 et confirmée par Eurostat le xx octobre 2018, tout le système de la redevance pourrait être revu afin de mieux répondre aux prerogatives fixées ci-dessus. En effet, cette consolidation permet à l'État de poser la question du ratio entre revenus commerciaux et dotation sur de nouvelles bases.

J'ai donc chargé mon cabinet, le SPF Mobilité et Transports et Infrabel, en accord avec le gouvernement, d'intégrer ce nouveau cadre dans les travaux en cours.

Le nouveau système de redevance d'utilisation doit être publié dans le document de référence du Réseau à la fin 2019 pour pouvoir entrer en vigueur fin 2020.

Nouveaux contrats de gestion entre l'État, la SNCB et Infrabel

Notre objectif est de proposer les deux contrats de gestion en même temps, tel que je l'ai toujours indiqué.

Ik herhaal dat de verwachtingen van de NMBS inzake netwerkperformantie zullen verwoord worden in doelstellingen voor de infrastructuurbeheerder.

De KPI's zullen rond zes strategische thema's opgebouwd worden:

- het spooraanbod en het tarief- en commercieel beleid;
- de veiligheid;
- de stiptheid;
- de klanttevredenheid, exclusief stiptheid;
- de efficiëntie en de financiële doelstellingen;
- het maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Bovendien dient ook te worden benadrukt dat verscheidene doelstellingen bedoeld in het toekomstige beheerscontract van de NMBS nu al vervuld zijn: een vervoersplan met een bijkomend treinaanbod van 5 %, een verlaging van de reistijd voor de honderd belangrijkste oorsprong-bestemming koppels met 3 %, enzovoort.

Na een forse verbetering in 2014 en 2015 vertoont de stiptheid een stagnatie en zelfs een dalende trend.

In het kader van de bepaling van de in KPI uitgedrukte doelstellingen, geven al die elementen aanleiding tot discussies over het te bereiken evenwicht tussen de opgelegde prestatie-eisen en de kwaliteit van de haalbare prestaties ten dienste van de klant.

Met betrekking tot het beheerscontract van Infrabel herhaal ik dat voor de infrastructuurbeheerder een cruciale rol is weggelegd in de versterking van de attractiviteit van het spoorvervoer.

Bijgevolg wil ik dat het management van Infrabel zich tot doel stelt een performante infrastructuurbeheerder te worden door accurate en goed afgewogen keuzes te maken, op de juiste plaats. Hiertoe dient Infrabel rationeel gebruik te maken van de middelen waarover ze beschikt.

Om deze ambities waar te maken, zullen de Staat en Infrabel de strategische krachtlijnen binnen het volgende kader bundelen:

- veiligheid;
- stiptheid;

Je rappellerai que les attentes de la SNCB en matière de performance du réseau seront traduites en objectifs pour le gestionnaire d'infrastructure.

Les KPI s'articuleront autour de 6 thèmes stratégiques:

- l'offre ferroviaire et la politique commerciale et tarifaire;
- la sécurité;
- la ponctualité;
- la satisfaction de la clientèle hors ponctualité;
- l'efficience et les objectifs financiers;
- la responsabilité sociétale de l'entreprise.

De plus, il est aussi important de souligner qu'à l'heure actuelle, plusieurs objectifs visés par le futur contrat de gestion de la SNCB sont d'ores et déjà rencontrés: nouveau plan de transport avec 5 % d'offre-train supplémentaire, réduction des temps de parcours de 3 % sur les 100 principales origines-destinations etc.

La ponctualité, après s'être fortement améliorée en 2014 et 2015, stagne et a même tendance à reculer.

Dans le cadre de la fixation des objectifs en termes de KPI, cet ensemble d'éléments est source de discussions sur l'équilibre à trouver entre les exigences de performance imposées et la qualité des prestations atteignables au service du client.

En ce qui concerne le contrat de gestion d'Infrabel, je rappelle que le gestionnaire d'infrastructure a un rôle crucial à jouer dans le renforcement de l'attractivité du transport par voie ferrée.

Dès lors, je souhaite que le management d'Infrabel ait pour objectif de rendre le gestionnaire d'infrastructure performant en opérant des choix judicieux, au bon endroit, et bien calibrés. A cette fin, il appartient à Infrabel d'utiliser les moyens dont elle dispose de manière rationnelle.

Afin de réaliser ces ambitions, l'État et Infrabel regrouperont les lignes de force stratégiques dans le cadre suivant:

- sécurité;
- ponctualité;

- robuustheid van het net;
- en klantgerichtheid.

Daarbij dient te worden opgemerkt dat het meerjareninvesteringsplan van Infrabel werd goedgekeurd, waardoor het merendeel van de doelstellingen die haar opgelegd worden als tegenprestatie voor de haar toegekende financiële middelen, zijn bepaald.

Inzake exploitatieveiligheid zal in het najaar van 2018 het koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 juli 2014 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van de rijpaden in werking treden.

Het hoofddoel van dit koninklijk besluit is om vanaf eind 2025 uitsluitend nog het gebruik van het Europese veiligheidssysteem ETCS toe te laten op het Belgisch spoornet ter vervanging van de nationale TBL1+ technologie. Hiermee wordt het reeds bestaande wettelijke arsenaal aangevuld, waarbij is bepaald dat de nieuwe spoorvoertuigen op het trans-Europees netwerk (TEN) die na 1 januari 2012 zijn besteld of na 1 januari 2015 in dienst zijn genomen, moeten uitgerust zijn met ETCS om dat netwerk te mogen gebruiken.

Daarnaast biedt dit koninklijk besluit eveneens een wettelijk kader voor de ETCS-versies die nog in 2018 in dienst zullen genomen worden.

De regering komt hiermee tegemoet aan een belangrijke aanbeveling van de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid, volgens dewelke TBL1+ moet vervangen worden door een performanter systeem dat beantwoordt aan de Europese standaard ERTMS.

Dankzij de invoering van “ETCS *only*” vanaf eind 2025 bevestigt België zijn voortrekkersrol inzake investeringen in ETCS, zowel op het spoor als op het rollend materieel.

Inzake stiptheid verwacht ik van Infrabel en van de NMBS dat ze de nodige maatregelen nemen om bij te dragen aan de stiptheid die op de binnenlandse dienst gevraagd wordt.

Tevens moet Infrabel de onderhouds- en vernieuwingswerken prioriteren teneinde de bruikbaarheid van alle lijnen te garanderen zonder het veiligheidsniveau in het gedrang te stellen.

De financiële middelen die de infrastructuurbeheerder toegekend krijgt, zullen aangewend worden om de kwaliteit van het bestaande spoornet te garanderen en/of te verbeteren.

- robustesse du réseau;
- et orientation clientèle.

Il est à noter que le plan pluriannuel d’Infrabel a été approuvé, ce qui a dès lors défini pour le gestionnaire d’infrastructure la majeure partie des objectifs qui lui sont fixés en contrepartie des moyens financiers qui lui sont octroyés.

En matière de sécurité d’exploitation, l’arrêté royal portant modification de l’arrêté royal du 1^{er} juillet 2014 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant pour l’utilisation des sillons entrera en vigueur cet automne.

L’objectif majeur de cet arrêté royal est qu’à partir de fin 2025, exclusivement l’utilisation du système européen de sécurité ETCS soit encore autorisée sur le réseau ferroviaire belge en remplacement de la technologie nationale TBL1+. Cela vient compléter le dispositif légal déjà en place selon lequel les véhicules neufs circulant sur le réseau transeuropéen (RTE) qui sont commandés après le 1^{er} janvier 2012 ou mis en service après le 1^{er} janvier 2015 doivent être équipés du système ETCS pour pouvoir y circuler.

Cet arrêté royal offre par ailleurs aussi un cadre légal pour les versions ETCS dont la mise en service est encore prévue en 2018.

Ce faisant, le gouvernement donne suite à une importante recommandation de la commission spéciale Sécurité du rail indiquant que TBL1+ doit être remplacé par un système plus performant qui répond à la norme européenne ERTMS.

En instaurant “ETCS *only*” à partir de fin 2025, la Belgique confirme son rôle de précurseur pour ce qui est des investissements en ETCS, à la fois sur la voie ferrée et sur le matériel roulant.

Sur le plan de la ponctualité, j’attends d’Infrabel et de la SNCB qu’elles prennent les mesures nécessaires pour contribuer à la ponctualité qui est attendue au niveau du service intérieur.

Par ailleurs, il appartient à Infrabel de prioriser les travaux d’entretien et de renouvellement afin de garantir la praticabilité de toutes les lignes sans compromettre le niveau de sécurité.

Les moyens financiers alloués au gestionnaire d’infrastructure seront utilisés pour garantir et/ou améliorer la qualité du réseau ferroviaire existant.

Inzake klantgerichtheid zal ik erop aandringen dat Infrabel zorgt voor een permanente dialoog met de klanten over de concrete inplanning van de uitvoering van de onderhouds- en vernieuwingswerken.

Inzake spoorinfrastructuur komt het erop aan dat de instandhouding van alle lijnen, evenals de noodzakelijke functionaliteiten voor het verzekeren van het aantal verbindingen waarin wordt voorzien door het vervoersplan 2017 van de NMBS en van de goederenoperatoren, gegarandeerd worden.

Infrabel zal de Staat een inventaris bezorgen van de staat van het netwerk eind 2019 teneinde de werkelijke behoeften te bepalen waaraan Infrabel nood heeft om het netwerk met kennis van zaken van het toekomstige NMBS-vervoersplan van december 2020 in stand te houden na 2020.

Een aangepast regelgevend kader voor de museumlijnen

In nauwe samenwerking met het kabinet van de voogdijminister voor de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS), wordt de aanpassing van de regelgeving inzake het toeristische verkeer met treinen bestemd voor historische doeleinden, zij het op de zogenaamde museumlijnen of op het netwerk van Infrabel, voortgezet binnen de werkgroep samengesteld met de DVIS, Infrabel en de NMBS, met name om de delta te bepalen tussen alle vereisten die normaal van toepassing zijn op het rollend materieel dat op het netwerk van Infrabel spoort, enerzijds, en de vereisten die deze toeristische verenigingen redelijkerwijs aankunnen, anderzijds, teneinde in tweede instantie het referentiekader met de aan deze laatste opgelegde vereisten, te wijzigen.

Dit nieuwe referentiekader zal uiteraard zodanig moeten worden uitgewerkt dat een algemeen veiligheidsniveau op het spoorwegnet gehandhaafd wordt.

Wijziging van het statuut van de Ombudsdienst voor de treinreizigers

De Ministerraad van 18 mei 2018 heeft een ontwerp van wet goedgekeurd tot herziening van het statuut van de Ombudsdienst voor de treinreizigers, zoals opgericht door artikelen 10 tot 20 van de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen.

Hoofddoel is deze Ombudsdienst om te vormen tot een zogenaamde gekwalificeerde entiteit in de zin van de artikelen XVI.24 en volgende van het Wetboek van economisch recht, welke de richtlijn 2013/11/EU van

En termes d'orientation clientèle, j'insisterai pour qu'Infrabel assure un dialogue permanent avec les clients sur la planification concrète de l'exécution des travaux d'entretien et de renouvellement.

En termes d'infrastructure ferroviaire, il est indispensable de garantir la préservation de toutes les lignes ainsi que les fonctionnalités indispensables à la mise en œuvre du nombre de circulations prévues par le plan de transport 2017 de la SNCB et des opérateurs marchandises.

Infrabel livrera à l'État un inventaire de l'état du réseau fin 2019 afin de déterminer les besoins réels nécessaires pour Infrabel au maintien du réseau au-delà de 2020 en connaissance de cause du futur plan de transport de la SNCB de décembre 2020.

Un cadre réglementaire adapté pour les lignes musées

En étroite collaboration avec le cabinet du ministre de tutelle du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF), le processus de réajustement de la réglementation sur la circulation touristique avec des trains à caractère historique, que ce soit sur les lignes musées ou sur le réseau d'Infrabel, suit son cours au sein du groupe de travail mis en place réunissant le SSICF, Infrabel et la SNCB et ce, afin notamment de déterminer le delta entre, d'une part, l'ensemble des exigences normalement applicables au matériel roulant circulant sur le réseau d'Infrabel et, d'autre part, celles que peuvent raisonnablement supporter ces associations touristiques, ce en vue de modifier, dans un second temps, le référentiel des exigences imposées à ces dernières.

L'élaboration de ce nouveau référentiel devra évidemment maintenir un niveau de sécurité général sur le réseau ferroviaire.

Changement de statut du Service de médiation pour les voyageurs ferroviaires

Un projet de loi visant à réviser le statut du Service de médiation pour les voyageurs ferroviaires tel qu'il a été créé par les articles 10 à 20 de la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses a été approuvé lors du Conseil des ministres du 18 mai 2018.

Le principal objectif est de faire de ce Service de médiation une entité dite qualifiée au sens des articles XVI.24 et suivants du Code de droit économique qui transposent la directive 2013/11/UE du Parlement euro-

het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2013 betreffende alternatieve beslechting van consumentengeschillen omzetten.

Het ontwerp is momenteel voorgelegd aan het vakbondsoverleg en moet daarna, wanneer goedgekeurd, voor advies aan de Raad van State worden bezorgd. Uiteindelijk zal het bij het parlement worden ingediend.

Aanpassing van de goederencorridors aan de Europese normen

Dankzij de federale middelen die vrijgemaakt zijn in het samenwerkingsakkoord voor strategische spoorinvesteringen zullen de uitwijksporen op de belangrijkste goederencorridors in ons land, namelijk op de assen die de Belgische havens verbinden met Duitsland en met Frankrijk, verlengd worden tot 750 meter of meer.

Deze investering zal toelaten om de competitiviteit van het goederenvervoer per spoor te versterken en om de Belgische havens nog beter te integreren in het Europees netwerk voor goederenvervoer.

Grensoverschrijdende verbindingen voor het personenvervoer

Sedert mijn aantreden heb ik talloze initiatieven genomen en veelvuldige contacten gelegd om het grensoverschrijdende vervoer over de gewone lijnen nieuw leven in te blazen.

Meteen al in juli 2016 heb ik de Franse autoriteiten en de Franse spoorwegmaatschappij (SNCF) ingelicht over mijn voornemen om onderzoek te voeren naar de heropstart van het reizigersverkeer per spoor op de lijnen Namen – Charleroi – Maubeuge en Brussels Airport – Bergen – Quévy – Aulnoye.

Mijn aanpak is erop gericht om een product aan te bieden dat de concurrentie kan aangaan met de individuele wagen, met de gedeelde wagen (Bla Bla Car) of nog met de internationale busverbindingen (Flixbus, Ouibus, Eurolines), om een ruimer cliënteel aan te trekken met doorheen de dag meerdere verbindingen tussen België en Frankrijk, en om aantrekkelijke tarieven aan te bieden aan de reizigers. Het is inderdaad de bedoeling dat een modale verschuiving naar de trein wordt aangemoedigd voor de grensoverschrijdende verplaatsingen, zowel voor de woon-werkverplaatsingen en de woon-schoolverplaatsingen als voor de vrijetijdsverplaatsingen.

Die relaties zullen in december 2018 in gebruik worden genomen en een spoorverbinding aanbieden naar Parijs aan een gewone snelheid, maar tegen een voor

péen et du Conseil du 21 mai 2013 relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation.

Pour l'heure, le projet est soumis à la consultation syndicale et une fois avalisé, celui-ci devra être ensuite soumis à l'avis du Conseil d'État. Il sera enfin soumis au Parlement.

Adaptation des corridors de fret aux normes européennes

Les moyens dégagés dans l'accord de coopération pour les investissements ferroviaires stratégiques permettront d'allonger à 750 mètres ou plus, les voies d'évitement sur les principaux corridors de fret que compte notre pays, notamment sur les axes reliant les ports belges à l'Allemagne et à la France.

Cet investissement permettra de renforcer la compétitivité du transport de marchandises par le rail et d'intégrer encore mieux les ports belges dans le réseau européen de transport de marchandises.

Liaisons transfrontalières destinées aux voyageurs

Dès ma prise de fonctions, j'ai multiplié les initiatives et les contacts en vue de redynamiser le transport transfrontalier via les lignes classiques.

Dès juillet 2016, j'ai informé les instances françaises et la Société française des chemins de fer (SNCF) de ma volonté d'étudier la relance du trafic ferroviaire pour les voyageurs sur les lignes Namur – Charleroi – Maubeuge et Brussels Airport – Mons – Quévy – Aulnoye.

Ma démarche vise à offrir un produit concurrentiel par rapport à la voiture individuelle, à la voiture partagée (Bla Bla Car) ou encore aux liaisons de bus internationales (Flixbus, Ouibus, Eurolines), à capter une clientèle plus large en lui proposant tout au long de la journée plusieurs connexions entre la Belgique et la France et à proposer une tarification attrayante aux voyageurs. L'objectif est, en effet, d'encourager un transfert modal vers le train pour les déplacements transfrontaliers, qu'il s'agisse de déplacements domicile-travail, domicile-école ou de loisirs.

Ces relations qui seront mises en service en décembre 2018 offriront une liaison ferroviaire vers Paris à vitesse normale, mais à prix abordable pour tout le

iedereen betaalbare prijs, volgens een meer flexibel aanbod en zonder voorafgaande reservatie.

Langs Franse zijde zal de Regio Hauts-de-France, naast de bedieningen via Rijsel, vanuit een ander grenspunt uitzicht krijgen op België via het spoor.

Dankzij intensief overleg tussen alle betrokken partijen in Nederland en België is er een oplossing in de maak voor de homologatie van het gereviseerde rollend materieel van de NMBS op de grensoverschrijdende verbinding Antwerpen-Rosendaal, zodat een directe verbinding zonder overstap voor de reizigers zal kunnen gereactiveerd worden.

Ook het homologatieproces van het gereviseerde NMBS-materieel voor de grensoverschrijdende verbinding Maastricht-Luik is inmiddels in gang gezet.

In het licht van de geplande elektrificatie van de spoorlijn 19 tussen Mol en Hamont/Achel tegen 2020 en op voorwaarde dat het vervolg van deze lijn op Nederlands grondgebied tot Weert eveneens geëlektrificeerd wordt, zal de NMBS samen met Nederlandse spoorwegmaatschappij NS de operationele en financiële haalbaarheid van een nieuwe grensoverschrijdende verbinding naar Weert onderzoeken.

Grensoverschrijdende verbindingen voor het goederenvervoer

Athus – Mont-Saint-Martin

Sinds jaren maakt België samen met haar buurlanden werk van de ontwikkeling van de belangrijke Europese spoorwegassen die deel uitmaken van het trans-Europese vervoersnetwerk. Deze samenwerking is onder meer gericht op de ontwikkeling van de Europese spoorcorridors voor het goederenvervoer en inzonderheid van de Noordzee-Middellandse-Zee corridor.

De huidige configuratie van het trans-Europese vervoersnetwerk in de grensoverschrijdende zone tussen Frankrijk, België en het Groothertogdom Luxemburg maakt het niet mogelijk om de as Brussel – Luxemburg rechtstreeks op het Franse net aan te sluiten.

Inzake investeringen in de infrastructuur voor het goederenvervoer zal de aanleg van de ontbrekende schakel tussen Athus en Mont-Saint-Martin ervoor zorgen dat de as Brussel – Luxemburg rechtstreeks verbonden wordt met het Franse spoornet.

Daartoe werd in het nodige budget voorzien in het kader van de strategische investeringen die door het waardevolle miljard gefinancierd worden.

monde, avec une offre plus flexible sans réservation obligatoire.

Du côté français, ce type de train ouvrira la Région Hauts-de-France vers la Belgique avec un autre point frontière ferroviaire à côté des dessertes via Lille.

Grâce à une concertation intense menée entre toutes les parties concernées aux Pays-Bas et en Belgique, une solution est en train de se dégager pour l'homologation du matériel roulant révisé de la SNCB sur la liaison transfrontalière Anvers-Rosendaal, ce qui permettra de réactiver pour les voyageurs une relation directe sans correspondance.

Le processus d'homologation du matériel SNCB révisé pour la liaison transfrontalière Maastricht-Liège est lui aussi désormais engagé.

A la lumière de l'électrification de la ligne ferroviaire 19 entre Mol et Hamont/Achel prévue pour 2020 et à condition que le prolongement de cette ligne sur le territoire néerlandais soit également électrifié jusque Weert, la SNCB examinera conjointement avec les Chemins de fer néerlandais (NS) la faisabilité opérationnelle et financière d'une nouvelle relation transfrontalière vers Weert.

Liaisons transfrontalières destinées au fret

Athus – Mont-Saint-Martin

La Belgique collabore depuis de nombreuses années avec les pays voisins au développement des grands axes ferroviaires européens faisant partie du réseau transeuropéen de transport. Cette collaboration porte notamment sur le développement des corridors de fret ferroviaire européens et plus particulièrement celui du corridor Mer du Nord-Méditerranée.

La configuration actuelle du réseau transeuropéen de transport dans la zone transfrontalière entre la France, la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, ne permet pas de relier directement l'axe Bruxelles – Luxembourg au réseau français.

En matière d'investissements dans l'infrastructure dédiée au fret ferroviaire, la réalisation du chaînon manquant entre Athus et Mont-Saint-Martin permettra donc de relier directement l'axe Bruxelles – Luxembourg au réseau français.

A cette fin, le budget requis a été prévu dans le cadre des investissements stratégiques financés par le milliard vertueux.

Bergen – Valenciennes

Op het Belgisch spoornet zijn talrijke goederenoperators actief. Bijgevolg is een essentiële rol weggelegd voor de lokale spoorwegoperators omwille van hun capaciteit om de goederenstromen van verschillende ondernemingen te verzamelen, om het lokaal gedeelte van de activiteit te verzorgen en om het werk van de langeafstandsoperators te vergemakkelijken door hen van de “laatste kilometer” te verlossen.

De heringebruikname van dit baanvak, waar meerdere (sub-)regionale en lokale industriële en institutionele actoren achter staan, wordt binnenkort een feit.

Verwacht wordt dat die heropening tot een toename van het vrachtvervoer zal leiden op verscheidene in dienst zijnde spoorlijnen (voor zover ze voldoende capaciteit bieden) die een verbinding verzekeren met de grote Noordwest-Europese havens, inzonderheid met de haven van Antwerpen.

Langs Belgische zijde staan, onder mijn impuls, alle lichten op groen en werden alle benodigde financieringen opgenomen in het strategisch meerjareninvesteringsplan.

Ik heb persoonlijk contact opgenomen met de Franse minister belast met Vervoer, mevrouw Borne, opdat de SNCF de nodige financieringen aan Franse zijde zou uitvoeren.

IJzeren Rijn en elektrificatie van spoorlijn Mol – Hamont/Achel

De werkzaamheden voor de elektrificatie van de spoorlijn Mol – Hamont/Achel, een deel van het “IJzeren Rijn”-tracé op Belgisch grondgebied, zijn opgestart in augustus 2018, dankzij de federale middelen die hiervoor vrijgemaakt werden in het samenwerkingsakkoord voor strategische spoorinvesteringen. Volgens de planning van Infrabel zullen deze werken voltooid worden in 2020.

Uit de “3RX studie” (*Rhein-Ruhr Rail Connection*), die eind 2017 afgerond werd, is gebleken dat het 3RX-tracé de meest voordelige kosten-baten verhouding oplevert van de 3 onderzochte tracés (historisch tracé, A52-tracé en 3RX-tracé).

Samen met de Vlaamse minister voor Mobiliteit heb ik dit jaar mijn steun toegezegd aan het Duits voorstel om deel te nemen aan een trilaterale werkgroep van verkeersministeries teneinde de trajectplanning van 3RX en een mogelijk staatsverdrag tussen de betrokken lidstaten en regio's voor te bereiden. De eerste verga-

Mons – Valenciennes

De nombreux opérateurs de fret sont actifs sur le réseau ferroviaire belge. Par conséquent, les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) ont un rôle essentiel à jouer puisqu'ils permettent de rassembler les flux de différentes entreprises, d'assurer le volet local de l'activité et de faciliter le travail des opérateurs grandes distances en les déchargeant du “last mile”.

La remise en service de ce tronçon, soutenue par plusieurs acteurs industriels et institutionnels (sous-) régionaux et locaux, est sur le point d'aboutir.

Cette réouverture augure un accroissement du trafic fret sur diverses lignes ferroviaires en service, offrant une capacité suffisante, en lien avec les grands ports du nord-ouest de l'Europe, singulièrement Anvers.

Côté belge, sous mon impulsion, tous les signaux sont au vert, et tous les financements requis ont été inscrits dans le plan stratégique pluriannuel d'investissement.

Je suis personnellement intervenu auprès de Mme Borne, ministre française chargée des transports, afin que la SNCF réalise les investissements nécessaires du côté français.

Rhin de fer / électrification Mol – Hamont/Achel

Les travaux d'électrification de la ligne ferroviaire Mol – Hamont/Achel, qui constitue une partie du tracé du Rhin de fer sur le territoire belge, ont débuté en août 2018, grâce aux moyens fédéraux qui ont été dégagés à cet effet dans l'accord de coopération pour les investissements ferroviaires stratégiques. Le planning d'Infrabel prévoit que ces travaux s'achèveront en 2020.

L'étude “3RX” (*Rhein-Ruhr Rail Connection*), qui a été finalisée fin 2017 a révélé que le tracé 3RX présente le meilleur rapport coûts-bénéfices parmi les 3 tracés étudiés (le tracé historique, le tracé A52 et le tracé 3RX).

De même que le ministre flamand de la Mobilité, j'ai marqué mon soutien à la proposition allemande de prendre part à un groupe de travail trilatéral des ministères de la circulation afin de préparer la planification d'itinéraire pour le 3RX ainsi qu'un éventuel accord d'État entre les États membres et régions que cela

dering van deze internationale ambtelijke werkgroep zal vermoedelijk dit najaar nog plaatsvinden.

Goederenvervoer

De corridors van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)

De evolutie van het internationale goederenvervoer is van groot belang voor de economie van ons land. Ik zal er bijgevolg op toezien dat ons land in 2019 en de komende jaren zijn vooraanstaande rol blijft opnemen in de ontplooiing van de drie Europese spoorcorridors voor het goederenvervoer, waarop aanzienlijke spoorinvesteringen geprogrammeerd werden, en in de integratie ervan binnen de multimodale *Core Network* van het trans-Europees vervoersnetwerk.

In dat verband zijn de drie corridors die ons grondgebied doorkruisen, namelijk de corridor Noordzee – Middellandse Zee, de corridor Rijn – Alpen en de corridor Noordzee – Baltische Zee, ondertussen operationeel op Europees niveau en worden ze intensief gebruikt voor de bediening van onze zee- en rivierhavens en van onze goederenterminals.

Wat de corridor Noordzee – Middellandse Zee betreft zal bijzondere aandacht uitgaan naar de *bottle-neck* op de as Brussel – Luxemburg.

België zal bovendien verder werk maken van zijn ambitieuze strategie om het ERTMS op het volledige spoornet uit te rollen en zal daarbij prioriteit besteden aan de grote assen die deel uitmaken van het centrale netwerk van het TEN-T.

Met betrekking tot de corridor Rijn – Alpen worden eveneens, dankzij de middelen die door de federale regering worden vrijgemaakt, grote financieringsprojecten in het vooruitzicht gesteld, zoals de aanleg van nieuwe sporen tussen Gent en de haven van Zeebrugge, om de *bottle-necks* weg te werken die het personen- en goederenverkeer beperken langs de corridor Rijn – Alpen.

Ter aanvulling van deze grote projecten staan eveneens meer gerichte investeringen gepland. Zo zullen onder meer werken uitgevoerd worden om het verkeer van treinen van 750 meter lang mogelijk te maken op het Belgische corridorgedeelte en ervoor te zorgen dat ze de spoorterminals van onze zee- en rivierhavens kunnen bereiken. De afschaffing van 'corridoroverwegen' zal eveneens een positieve weerslag hebben op de capaciteit en de veiligheid van het spoor en van de weg.

concerne. La première réunion de ce groupe de travail administratif international aura probablement encore lieu dès cet automne.

Transport de marchandises

Corridors du réseau RTE-T

L'évolution du transport international de marchandises est très importante pour l'économie du pays. Par conséquent, je veillerai à ce que notre pays poursuive, en 2019 et au cours des années à venir, son rôle majeur dans l'essor des trois corridors européens de fret ferroviaire, sur lesquels des investissements ferroviaires conséquents ont été programmés, et dans leur intégration dans le *Core Network* multimodal du réseau transeuropéen de transport.

A cet égard, les trois corridors qui traversent notre territoire, à savoir le corridor Mer du Nord – Méditerranée, le corridor Rhin – Alpes et le corridor Mer du Nord – Mer Baltique, sont maintenant opérationnels au niveau européen et sont utilisés de façon intensive pour la desserte de nos ports maritimes et fluviaux et nos terminaux de fret.

En ce qui concerne le corridor Mer du Nord – Méditerranée, une attention sera portée sur le goulet d'étranglement dans l'axe Bruxelles – Luxembourg.

En outre, la Belgique poursuivra sa stratégie ambitieuse en matière de déploiement de l'ERTMS sur l'ensemble de son réseau ferroviaire avec une priorité accordée aux grands axes faisant partie du réseau central du RTE-T.

En ce qui concerne le corridor Rhin – Alpes, de grands projets d'investissements, comme la construction de nouvelles voies entre Gand et le port de Zeebrugge, sont également prévus grâce aux moyens dégagés par le gouvernement fédéral pour supprimer les goulets d'étranglement qui limitent la circulation des personnes et des marchandises le long du corridor Rhin – Alpes.

En complément de ces grands projets, des investissements plus ciblés sont également planifiés. Des travaux seront notamment réalisés pour permettre la circulation des trains de 750 m sur la partie belge du corridor et leur accueil dans les terminaux ferroviaires de nos ports maritimes et intérieurs. La suppression de passages à niveaux situés sur le corridor aura également un impact positif sur la capacité et la sécurité ferroviaires et routières.

De meerjareninvesteringsplannen

Het meerjareninvesteringsplan 2018-2020 voorziet in een bedrag van 1,8 miljard euro om de dienstverlening aan de klanten te verbeteren, met name voor de veiligheid, nieuwe treinen, een betere onthaalinfrastructuur voor de klanten (stations, parkings, toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit), moderne werkplaatsen en digitalisering.

De stationsinfrastructuur wordt geoptimaliseerd en zal functioneler zijn, onder meer aan de hand van de invoering van het begrip “standaardstation” en van een betere signaletiek die de klant gemakkelijker wegwijs maakt. De aandacht zal in het bijzonder uitgaan naar de haltes en de perrons van het GEN en van de andere voorstadsnetten.

De NMBS zal ook extra aandacht besteden aan de perrons en aan de uitrusting ervan. De komende vijf jaar zullen elk jaar de perrons van gemiddeld zeven bijkomende stations of stopplaatsen worden verhoogd. Tegen 2022 zullen de perrons in meer dan 200 stations een hoogte hebben van 76 cm.

Toegankelijkheid is eveneens een aandachtspunt voor de NMBS. Om zoveel mogelijk reizigers de mogelijkheid te bieden gemakkelijk de perrons te bereiken, zal de NMBS zorgen voor meer liften (van 250 vandaag naar 350 in 2022) en meer roltrappen (van 310 naar 385) in haar stations.

Los van deze inspanningen komen er eveneens specifieke investeringen ten behoeve van personen met een beperkte mobiliteit. Tegen 2022 zullen 25 bijkomende stations volledig toegankelijk gemaakt worden voor personen met een beperkte mobiliteit (gemiddeld vijf bijkomende stations per jaar).

II. — INTERMODALITEIT

1. ECMM: interfederale visie

Een interfederale visie inzake mobiliteit lijkt mij noodzakelijk, op z'n minst met het oog op coördinatie van de mobiliteitsinvesteringen tussen de verscheidene bevoegdheidsniveaus.

Daarbij is het belangrijk dat een langetermijnvisie inzake mobiliteit zowel de governance behelst als de vraag naar mobiliteit, het mobiliteitsaanbod en onderling overlegde intermodale strategieën. Eveneens van essentieel belang is dat ze een luik bevat over de nodige financieringen om die visie te implementeren, waarbij elk bevoegdheidsniveau uiteraard meester blijft van

Plans Pluriannuels d'Investissement

Le Plan Pluriannuel d'Investissement 2018-2020 prévoit 1,8 milliard d'euros pour améliorer le service à la clientèle: pour la sécurité, de nouveaux trains, une meilleure infrastructure d'accueil des clients (gares, parkings, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite), des ateliers modernes et la digitalisation.

Les infrastructures de gares seront optimisées et seront plus fonctionnelles, notamment via l'introduction du concept de gares standard et l'amélioration de la signalétique pour faciliter le trajet du client. Une attention toute particulière sera accordée aux haltes et quais du RER ainsi qu'à ceux des autres réseaux suburbains.

La SNCB va également accorder une attention particulière aux quais et à leurs aménagements. Au cours de ces 5 prochaines années, les quais de 7 gares ou points d'arrêt supplémentaires en moyenne par an seront rehaussés. A l'horizon 2022, les quais seront à une hauteur de 76 cm dans plus de 200 gares.

L'accessibilité est aussi un point d'attention pour la SNCB. Afin de permettre au plus grand nombre de voyageurs d'accéder facilement aux quais, la SNCB va augmenter le nombre d'ascenseurs (de 250 actuellement à 350 unités en 2020) et le nombre d'escalators (de 310 à 385 unités) dans ses gares.

Outre ces déploiements, il y aura des investissements spécifiques pour les personnes à mobilité réduite. D'ici 2020, 25 gares supplémentaires seront totalement accessibles aux PMR (5 gares supplémentaires en moyenne par an).

II. — INTERMODALITE

1. CEMM: vision interfédérale

Adopter une vision interfédérale de la mobilité me semble indispensable, au minimum, pour que les investissements en matière de mobilité soient coordonnés entre les différents niveaux de pouvoir.

Il est important qu'une vision de la mobilité à long terme traite à la fois de la gouvernance, de l'offre de mobilité, de la demande de mobilité, et des stratégies concertées et intermodales entre entités. Il est aussi primordial qu'elle comporte un volet traitant des financements nécessaires pour mettre en œuvre cette vision, chaque niveau de pouvoir restant bien entendu maître

de implementatie van de aanbevelingen volgens de constitutionele verdeling van de bevoegdheden.

De governance inzake mobiliteit is uiterst verbrokkeld tussen alle bevoegdheidsniveaus. De enige instantie die de ministers van Mobiliteit regelmatig bijeenbrengt is het ECMM. Ik ben evenwel van oordeel dat dit overlegorgaan geen volledige voldoening geeft.

Sinds de Zesde staatshervorming is het nog moeilijker geworden om een gemeenschappelijke visie en dito doelstellingen te bepalen, ofschoon de civiele maatschappij in haar geheel naar gecoördineerde acties vanwege de openbare overheden vraagt. In dat opzicht zou een vandaag onbestaand "Observatorium voor de Mobiliteit", dat gemeenschappelijke gegevens over mobiliteit zou verzamelen en verspreiden, dienst doen als duurzame barometer en monitoringstool in de tijd en dus ook in het kader van de overlegde besluitvorming.

Wat het beheer van het mobiliteitsaanbod betreft, moet een interfederale visie volgens mij een belangrijk luik bevatten dat werk maakt van coördinatie tussen de verschillende exploitatieschema's en vervoersplannen van de openbaar vervoersmaatschappijen. Een "richtschema" zou niet alleen bijdragen tot een betere afstemming van het aanbod in functie van de behoeften en van de bestaande alternatieven (zowel openbaar als privé), maar zou tevens een uitstekende tool zijn voor het bepalen van de prioritaire investeringen die werkelijk bijdragen tot het ontwikkelen van een zogenaamde ketenmobiliteit.

Ik denk bijvoorbeeld aan de versterking van de rol als "intermodale knooppunten" en "overstapknooppunten" die aan de stations besteed is. Met andere woorden zouden de openbare overheden onderlinge afspraken moeten maken om de toegang ertoe te vergemakkelijken (parking, busbediening, fietspad, verkeersplan, enzovoort). Dezelfde redenering zou ook als grondslag moeten dienen voor de totstandkoming van een logistieke keten die volledig intermodaal is.

Wat het beheer van de vraag betreft, dient alles in het werk te worden gesteld om de verplaatsingsbehoeften in het algemeen te verlagen, om de verplaatsingen te verschuiven naar buiten de ochtend- en de avondspits, en om het gebruik aan te moedigen van de meest efficiënte vervoersmiddelen afhankelijk van de verkeersomstandigheden. Dit vraagt:

— bevordering van de nieuwe mobiliteitsvormen (via voordelige fiscale of sociale regelingen, bijvoorbeeld);

de la mise en œuvre des recommandations selon la répartition constitutionnelle des compétences.

La gouvernance en matière de mobilité est extrêmement morcelée entre tous les niveaux de pouvoir. Le seul organe qui rassemble régulièrement les ministres de la Mobilité est le CEMM. J'estime cependant que cet outil de concertation n'est pas pleinement satisfaisant.

Plus encore depuis la sixième réforme de l'État, il est difficile de se fixer une vision et des objectifs communs alors même que la société civile dans son ensemble réclame des actions coordonnées de la part des autorités publiques. À cet égard, un "observatoire de mobilité" aujourd'hui inexistant, qui regrouperait et diffuserait des données communes en matière de mobilité, servirait de baromètre, d'outil de monitoring, utile dans la durée et donc dans la prise de décision concertée.

En ce qui concerne la gestion de l'offre de mobilité, j'estime qu'une vision interfédérale devrait comporter un important volet s'attaquant à la coordination entre les différents schémas d'exploitation et plans de transport des sociétés de transport public. Non seulement, un "schéma directeur" pourrait aider à mieux calibrer l'offre en fonction des besoins et des alternatives existantes (publiques ou privées), mais ce serait également un outil formidable pour cibler les investissements prioritaires qui contribuent réellement au développement d'une mobilité "en chaîne".

Je pense par exemple au renforcement des "nœuds intermodaux" ou "pôles d'échanges" que doivent être les gares. En d'autres mots, il s'agirait de se coordonner entre autorités publiques pour en faciliter les accès (parking, desserte de bus, pistes cyclables, plan de circulation, etc.). Le même raisonnement devrait également prévaloir pour créer une chaîne logistique totalement intermodale.

Pour ce qui est de la gestion de la demande, tout doit être mis en œuvre pour réduire le besoin général de déplacement, décaler les déplacements en dehors des pointes du matin et de soir, et encourager l'utilisation des moyens de transport les plus efficaces en fonction des conditions de circulation. Cela passe par:

— favoriser les nouvelles formes de mobilité (par exemple via des régimes fiscaux ou sociaux avantageux);

— doorgedreven marketing en communicatie ten gunste van de alternatieve en actieve mobiliteitsvormen (onder meer betere informatie verstrekken voor de implementatie ervan binnen de ondernemingen);

— en ondervanging van de stedelijke logistieke vraag door te voorzien in gedecentraliseerde logistieke centra.

Het mobiliteitsbudget dat binnenkort in voege treedt vormt een eerste degelijke basis, uitgaande van deze regering, om de sociale en fiscale afhandeling van de alternatieve oplossingen voor de bedrijfswagen te vergemakkelijken. Het is een belangrijke stap in de implementatie van het begrip “*Mobility As A Service*” vermits dit nieuwe wettelijke kader op een hele resem mobiliteitsoplossingen slaat, gaande van de elektrische fiets, over het openbaar en collectief vervoer tot de gedeelde mobiliteitsoplossingen.

Tot slot moet er een snelle en grootschalige uitbouw van “*Smart Mobility*” komen (waarmee bedoeld wordt alle gekende en toekomstige technologische hulpmiddelen die voor een intelligenter mobiliteitssysteem zorgen). Daarbij is het bijvoorbeeld van het allergrootste belang dat onze infrastructuur- en communicatienetwerken volgens dezelfde normstandaarden en op gecoördineerde wijze evolueren om de positieve impact van die uitbouw te bevorderen.

2. Verbetering van de mobiliteitsgegevens

Het stellen van een accurate diagnose leidt tot betere beslissingen inzake mobiliteitsbeleid. De resultaten van de Monitor-enquête, waarbij meer dan 10 000 Belgen werden ondervraagd naar hun verplaatsingsgewoontes, zijn inmiddels definitief geworden. Net zoals voordien met de Beldam-enquête zal hiermee vanaf 2019 een stevige basis van nuttige gegevens worden aangeleverd om alle mobiliteitsanalyses te voeden die in België worden uitgevoerd.

Ook in 2018 werd de vijfde editie van de diagnostiek woon-werkverkeer afgesloten. Meer dan 4 000 werkgevers namen deel aan die driejaarlijkse enquête, die inzicht geeft in de verplaatsingsgewoontes van de werknemers, maar die ook, met de hulp van de FOD Mobiliteit en Vervoer, de bedrijven zich bewust laat worden van de manier waarop hun werknemers zich verplaatsen en hen eventuele alternatieven aanraadt. De resultaten van de enquête worden in 2019 bekendgemaakt. Tevens zal ik erop toezien, in nauwe samenwerking met de sociale partners, om die diagnostiek verder positief te doen evolueren tegen de volgende editie.

— accentueren le marketing et la communication en faveur des mobilités alternatives et actives (entre autres en améliorant les informations pour leur mise en œuvre au sein des entreprises);

— gérer la demande logistique urbaine en prévoyant des centres logistiques décentralisés.

Le budget Mobilité qui sera prochainement en vigueur constitue une première base solide, établie par ce gouvernement, afin de faciliter le traitement social et fiscal des alternatives à la voiture de société. Il s'agit d'une étape importante dans la mise en œuvre du concept de “*Mobilité en tant que Service*” étant donné que ce nouveau cadre légal couvre un vaste ensemble de solutions de mobilité allant du vélo électrique aux solutions de mobilité partagée, en passant par les transports en commun et collectifs.

Enfin, la “*Smart Mobility*” (c'est-à-dire tous les outils technologiques connus et à venir qui permettront de rendre notre système de mobilité plus intelligent) doit se déployer rapidement et à grande échelle. Il est par exemple vital que nos réseaux d'infrastructures et de télécommunication évoluent selon les mêmes standards et de façon coordonnée, pour en favoriser les effets positifs.

2. Amélioration des données de mobilité

Poser un bon diagnostic permet de prendre de meilleures décisions en matière de politique de mobilité. Les résultats de l'enquête Monitor, via laquelle plus de 10 000 belges ont été interrogés sur leurs habitudes de déplacement, sont désormais définitifs. Ils constitueront à partir de 2019 une base solide de données utiles pour enrichir toutes les analyses de mobilité réalisées en Belgique, comme l'était l'enquête Beldam avant elle.

La cinquième édition du diagnostic sur les déplacements domicile-lieu de travail s'est également terminée en 2018. Plus de 4 000 employeurs ont participé à cette enquête organisée tous les 3 ans, qui permet à la fois de connaître les habitudes de déplacement des travailleurs, mais également de faire prendre conscience aux entreprises de la manière dont leurs travailleurs se déplacent et de leur conseiller d'éventuelles alternatives, avec l'aide du SPF Mobilité et Transports. Les résultats de cette enquête seront publiés en 2019. Je veillerai également à continuer de faire évoluer positivement ce diagnostic pour la prochaine édition, et ce en étroite collaboration avec les partenaires sociaux.

Naast de enquêtes ontstaan er nieuwe bronnen van interessante gegevens om de mobiliteit te bestuderen. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft in 2018 een project opgestart dat gericht is op het verzamelen en daarna op de exploitatie van “Big Data”-gegevens. In 2019 zal men kunnen beginnen gebruik maken van die gegevens om de analyses te voeden die door de administratie worden uitgevoerd.

3. Smart Mobility

De toekomst van de mobiliteit wordt bepaald door de zich sterk aftekenende trends in onze samenleving, zoals connectiviteit en digitalisering, automatisering, het gebruik maken van diensten op aanvraag, de aanwending van nieuwe energiebronnen of nog de collaboratieve en deeleconomie.

Een mobiliteitsbeleid moet bijgevolg noodzakelijkerwijs rekening houden met dergelijke evoluties en de uitbouw versnellen van die evoluties die mogelijk het meest bijdragen tot het halen van de doelstellingen m.b.t. de verlichting van het fileleed op de wegen, van de milieu- en klimaatdoelstellingen en van de doelstellingen inzake verkeersveiligheid.

3.1. *Eerste resultaten van de Smart Mobility Call (februari 2019)*

In juli 2018 heb ik samen met de minister van Digitale Agenda een projectoproep uitgeschreven om te peilen naar de beste projecten die de productie en het gebruik van open mobiliteitsdata combineren en die mogelijk de grootste impact hebben voor een betere mobiliteit.

Uit die oproep is gebleken dat het aantal uitstekende projecten het ter ons beschikking gestelde budget van 4 miljoen euro ruimschoots overschreed.

De selectie van de projecten gebeurde door een onafhankelijke jury op grond van criteria met betrekking tot zowel “*smart mobility*”-aspecten als aspecten van economische levensvatbaarheid.

De 15 geselecteerde projecten situeren zich op het vlak van:

- multimodale informatie aan de reizigers (routeplanners);
- aanmaak en visualisatie van open data voor beslissingsondersteunende doeleinden;
- en aansporing om gebruik te maken van alternatieve vervoersmodi voor de wagen (fiets, step, enzovoort).

En plus des enquêtes, nous constatons l'émergence de nouvelles sources de données intéressantes pour l'étude de la mobilité. En 2018, le SPF Mobilité et Transports a lancé un projet visant à acquérir puis exploiter des données de type “big data”. En 2019, ces données pourront commencer à enrichir les analyses réalisées par l'administration.

3. Smart Mobility

L'avenir de la mobilité s'inscrit au travers des tendances lourdes qui traversent notre société, telles que la connectivité et la digitalisation, l'autonomisation, l'utilisation de services à la demande, le recours à de nouvelles sources d'énergies ou encore l'économie collaborative et partagée.

Une politique de mobilité doit donc nécessairement tenir compte de ces évolutions et accélérer le déploiement de celles qui potentiellement favorisent le plus l'atteinte des objectifs de décongestion des routes, les objectifs environnementaux et climatiques ainsi que les objectifs en matière de sécurité routière.

3.1. *Premiers résultats du Smart Mobility Call (février 2019)*

En juillet 2018, j'ai lancé, avec le ministre de l'Agenda Numérique, un appel à projet dans le but de faire ressortir les meilleurs projets qui allient la production et l'utilisation de données de mobilité ouvertes et dont l'impact potentiel pour améliorer la mobilité est le plus important.

Il ressort de cet appel que le nombre d'excellents projets dépasse largement le budget de 4 millions d'euros dont nous disposons.

Le choix des projets a été effectué par un jury indépendant selon des critères basés à la fois sur des aspects liés à la “*smart mobility*”, et à des aspects liés à la viabilité économique.

Les 15 projets retenus se situent dans le champ:

- de l'information multimodale aux voyageurs (routeplanners);
- de la création et de la visualisation d'open data pour en faire des outils d'aide à la décision;
- et de l'incitation à utiliser des modes de transport alternatifs à la voiture (vélo, trottinette,...).

Functionele resultaten van die projecten worden tegen de lente van 2019 verwacht. De bedoeling is tweevoudig: het is niet alleen zo dat de projecten intrinsiek kunnen bijdragen tot een stapsgewijze verbetering van ons mobiliteitssysteem dankzij een betere informatieverstrekking over de meest optimale verplaatsingen, maar bovendien hebben we met die projectoproep een bloeiende technologische sector in de kijker willen plaatsen, die mits een goede omkadering werkelijk de gebruikers ertoe kan aanzetten om hun verplaatsingsgewoontes te wijzigen.

3.2. *Verder experimenteren met autonome voertuigen*

Sinds twee jaar blijf ik erop hameren dat België een Europees openlucht laboratorium moet worden voor het experimenteren van nieuwe mobiliteitsoplossingen. Het uitvoeren van testritten met autonome voertuigen in zeer toeristische plaatsen staat symbool voor dit voornemen.

Zo werden onder mijn impuls testritten met autonome shuttles in reële situatie opgestart op twee plaatsen, met name in Han-sur-Lesse (4 september 2018) en aan de Leeuw van Waterloo (4 oktober 2018). Dergelijke testritten streven vele doelstellingen na:

- de technologie uittesten in een reële context teneinde de robuustheid ervan te garanderen;
- onze regelgevingen verbeteren om geleidelijk aan over te schakelen van een testregeling naar een inkeerstelling van dat type voertuigen. In dat opzicht ben ik van oordeel dat België een concrete bijdrage moet leveren aan de uitwerking van een noodzakelijke Europese wetgeving op dat vlak;
- de wisselwerking tussen voertuigen van dat type en de overige weggebruikers inschatten zonder afbreuk te doen aan de verkeersveiligheid;
- de innovatiecapaciteit van België onder het voetlicht brengen, alsook de lokale openbare overheden en de Belgische, maar ook de buitenlandse privésector aanzetten tot het zoeken naar nieuwe oplossingen voor de mobiliteitsproblemen.

Een studie over de resultaten van de testritten op verschillende van die aspecten wordt tegen de lente van 2019 verwacht.

3.3. *Voldoen aan de ITS-richtlijn 2010/40/EU*

Multimodale routeplanners zijn belangrijke hulpmiddelen om de gewenste modale verschuiving te bevorderen. Een multimodale routeplanner bezorgt de

Ils devraient produire un résultat fonctionnel pour le printemps 2019. L'objectif est double: non seulement, ces projets ont la capacité intrinsèque d'améliorer petit à petit notre système de mobilité, grâce à une meilleure information quant aux déplacements les plus optimaux, mais il s'agit également, au travers de cet appel au marché, de donner un coup de projecteur sur un secteur technologique en pleine croissance qui, s'il est bien encadré, peut réellement stimuler les usagers à modifier leurs comportements en matière de déplacements.

3.2. *Poursuivre l'expérimentation des véhicules autonomes*

Depuis 2 ans, je n'ai cessé de répéter que la Belgique doit devenir un laboratoire européen à ciel ouvert pour l'expérimentation de nouvelles solutions de mobilité. Les tests de véhicules autonomes dans des lieux hautement touristiques symbolisent cette volonté.

C'est pourquoi deux tests en situation réelle de navettes autonomes ont été lancés à mon initiative, à Han-sur-Lesse (le 4 septembre 2018) et à la butte du Lion de Waterloo (le 4 octobre 2018). Ce type de tests a de nombreux objectifs:

- tester la technologie en situation réelle afin de garantir sa robustesse;
- améliorer nos réglementations pour passer petit à petit d'un régime de test à la mise en service de ce type de véhicules. Dans ce contexte, j'estime que la Belgique doit apporter une contribution concrète à l'élaboration d'une législation européenne nécessaire dans ce domaine;
- mesurer les interactions de ce type de véhicules avec les autres usagers tout en garantissant la sécurité routière;
- mettre en lumière la capacité d'innovation de la Belgique et encourager les autorités publiques locales et le secteur privé belge, mais aussi étranger à chercher de nouvelles solutions aux problématiques de mobilité.

Une étude sur les résultats des tests sur plusieurs de ces aspects est attendue pour le printemps 2019.

3.3. *Suivi de la Directive ITS 2010/40/UE*

Des planificateurs d'itinéraires multimodaux sont des outils importants pour favoriser le transfert modal désiré. Un planificateur d'itinéraire multimodal fournit

informatie in reële tijd aan de reizigers zodat ze kunnen kiezen voor een naadloos deur-tot-deur traject vanaf hun vertrekplaats tot aan hun eindbestemming, waarbij beroep wordt gedaan op verscheidene vervoersmodi.

Er bestaan al gedeeltelijke informatiediensten over het multimodaal reizen, maar er zijn nog een aantal leemtes en belemmeringen. Dat is de reden waarom een Europees kader werd uitgewerkt in de ITS-richtlijn. Dit kader moet het verlenen van volledige, gemakkelijk toegankelijke en betrouwbare multimodale informatie aan de reizigers ondersteunen.

De lidstaten moeten tegen uiterlijk 1 december 2019 een nationaal toegangspunt inrichten teneinde te garanderen dat de gegevens zonder onderscheid beschikbaar worden gesteld op nationaal vlak. Samen met de Gewesten maakt mijn administratie werk van een project van nationaal toegangspunt. Elke gegevenseigenaar zal verantwoordelijk zijn voor de gegevens die hij ter beschikking stelt (kwaliteit, bijwerking, enzovoort).

De gegevensverstrekking als dusdanig wordt geregeld door de “Open Data”-wet, waarvan de uitvoerende koninklijke besluiten momenteel worden besproken tussen minister De Croo en onder andere de openbare vervoersmaatschappijen (waaronder de NMBS en Infrabel).

4. Verbetering van de reglementering inzake het wegverkeer

4.1. De wegcode moderniseren

Er werd een nieuwe wegcode uitgewerkt. Het redactieproces verliep in vol overleg met de Gewesten vermits de verschillende kabinetten en administraties betrokken waren bij de tussentijdse vergaderingen. Het ontwerp houdt rekening met de evoluties op het vlak van de mobiliteitsgedragingen en van de nieuwe technologieën. Tevens wordt de terminologie gemoderniseerd en vereenvoudigd. De algemene regels en de regels inzake verkeerssignalisatie werden verduidelijkt met het oog op een beter begrip ervan door de weggebruikers en om het werk van de wegbeheerders die er dagelijks naar verwijzen in functie van de specifieke plaatsgesteldheid te vergemakkelijken.

Bij wijze van voorbeelden worden hierna enkele bepalingen uit de nieuwe wegcode opgelijst:

— de maximum snelheid van voortbewegingstoestellen wordt, naar analogie met de elektrische fietsen, opgetrokken tot 25 km/u (i.p.v. 18 km/u);

— wanneer er geen pechstrook is, wordt de doorgang van prioritaire voertuigen dikwijls belemmerd door de

les informations aux voyageurs en temps réel pour leur permettre de sélectionner leur itinéraire, porte-à-porte, en continu depuis leur point de départ jusqu’à leur destination finale, en intégrant différents modes de transport.

Il existe déjà des services d’information partiels sur les voyages intermodaux, mais il reste un certain nombre de lacunes et de barrières. Voilà la raison pour laquelle un cadre européen a été créé au sein de la Directive ITS. Celui-ci devra soutenir la fourniture d’informations multimodales, complètes, facilement accessibles et fiables, pour les voyageurs.

Les États membres doivent créer un point d’accès national pour le 1^{er} décembre 2019 au plus tard afin de garantir que les données peuvent être accessibles au niveau national sans discrimination. Ensemble avec les Régions, mon administration travaille à un projet de point d’accès national. Chaque propriétaire de données sera responsable des données mises à disposition (qualité, mise à jour,...).

Quant à la fourniture des données en tant que telle, elle est régie par la loi “Open Data”, dont les arrêtés royaux d’exécution sont en discussion entre le ministre De Croo et, entre autres, les sociétés publiques de transport (dont la SNCB et Infrabel).

4. Amélioration de la réglementation routière

4.1. Moderniser le Code de la route

Un nouveau Code de la route a été rédigé. Ce processus rédactionnel a été réalisé en totale concertation avec les Régions étant donné que les différents cabinets et administrations étaient associés lors des réunions intermédiaires. Ce projet tient compte des évolutions des comportements de mobilité et des nouvelles technologies. Il modernise et simplifie également la terminologie. Les règles générales et les règles de la signalisation ont été clarifiées pour faciliter leur compréhension par les usagers et le travail des gestionnaires de voiries qui s’y réfèrent quotidiennement en fonction de la configuration spécifique des lieux.

À titre d’exemples, voici une liste de quelques dispositions prévues dans le nouveau Code de la route:

— la vitesse maximale des engins de déplacement est portée à 25 km/h (au lieu de 18 km/h) par analogie avec les vélos électriques;

— lorsqu’il n’y a pas de bande d’arrêt d’urgence, le passage des véhicules prioritaires est souvent entravé

andere voertuigen die ter plaatse blijven staan. Om de doorgang van het prioritaire voertuig te vergemakkelijken zullen de voertuigen naar links en naar rechts uitwijken in de vorm van een visgraat. Zo ontstaat er een centrale gang die het voor de prioritaire voertuigen mogelijk maakt om de rijbaan te berijden;

- het halfmaandelijks beurtelings parkeren in gans een bebouwde kom, dat vandaag vrijwel in onbruik is geraakt, wordt niet langer behouden;

- motorrijders krijgen de toelating om de richting-aanwijzers gelijktijdig te laten knipperen wanneer ze tussen files rijden. Dit gebeurt al meestal in de praktijk en zal bijdragen tot een betere zichtbaarheid van die weggebruikers;

- om ervoor te zorgen dat ook de nieuwe zichtvoorzieningen (zoals achteruitrijcamera's, bijvoorbeeld) worden gedekt, is er in de nieuwe code niet langer sprake van achteruitkijkspiegels, maar van inrichtingen voor indirect zicht;

- de nieuwe wegcode houdt eveneens rekening met de vooruitgang op het gebied van de autonome voertuigen vermits een paragraaf wordt ingevoegd om de houding van de bestuurders van dergelijke voertuigen op de weg te regelen, met inachtnaam van de mate waarin het voertuig autonoom is;

- met betrekking tot de verkeerslichten voorziet de nieuwe code in een fase "alle fietsers tegelijk groen" tijdens dewelke het autoverkeer stil staat. Dit garandeert een veilige en snelle oversteek van de kruispunten en voorkomt tevens dat fietsbewegingen in conflict komen met gemotoriseerd verkeer;

- vermits de meeste gordelmodellen kunnen worden uitgerold indien nodig, wordt de uitzondering op de gordeldracht bij het achteruit rijden niet behouden.

Voorzien was dat het ontwerp uiterlijk begin 2019 zou worden aangenomen, maar dit zal nu afhangen van de beslissing van het Overlegcomité en van de Raad van State over een aantal punten van meningsverschil waarover niet kon worden beslist binnen de werkroep.

4.2. Rijbewijs: de administratieve stappen vereenvoudigen

Met betrekking tot het rijbewijs zullen zich in 2019 een drietal evoluties voordoen waardoor het voor de kandidaat-bestuurders gemakkelijker wordt om een rijopleiding te volgen en de nodige administratieve stappen in dat kader vereenvoudigd worden:

par les autres véhicules qui restent sur place. Pour faciliter le passage du véhicule prioritaire, les véhicules se déporteront désormais vers la gauche et la droite en épi. Un canal central est ainsi créé qui permet aux véhicules prioritaires de remonter la chaussée;

- le stationnement alterné semi-mensuel dans toute l'agglomération, qui n'est quasiment plus utilisé aujourd'hui, n'est pas maintenu;

- l'autorisation est donnée aux motocyclistes d'utiliser les indicateurs de direction simultanément lorsqu'ils circulent entre les files. Déjà régulièrement utilisée en pratique, cette règle permettra d'accroître la visibilité de ces usagers;

- afin de couvrir également les nouveaux systèmes de vision (par exemple les caméras de recul), le nouveau Code ne parle plus d'emploi des miroirs rétroviseurs, mais d'emploi des systèmes de vision indirecte;

- le nouveau Code de la route tient également compte des avancées dans le domaine des véhicules automatisés dans la mesure où un paragraphe est introduit afin de régler le comportement des conducteurs de tels véhicules sur la route. Il est tenu compte des niveaux d'autonomisation de ces véhicules;

- le nouveau Code prévoit, au niveau des signaux lumineux, une phase de "vert intégral pour les cyclistes" durant laquelle le trafic automobile est à l'arrêt. Ce système garantit une traversée sécurisée et rapide des carrefours en évitant les mouvements conflictuels avec le trafic motorisé;

- vu que la majorité des nouveaux modèles de ceinture permettent de les dérouler si nécessaire, la dérogation au port de celle-ci en cas de marche arrière n'est pas maintenue.

Il était prévu que le projet soit adopté au plus tard début 2019, mais son adoption dépendra maintenant de la décision du Comité de concertation et du Conseil d'État sur certains points de divergences n'ayant pas pu être tranchés au sein du groupe de travail.

4.2. Permis de conduire: simplifier les démarches administratives

En matière de permis de conduire, trois évolutions auront lieu en 2019, lesquelles permettront de faciliter l'apprentissage à la conduite des candidats et de simplifier les démarches administratives à accomplir dans ce cadre:

— ingaand op een verzoek van het Vlaams Gewest werd voorzien in de mogelijkheid om een voor twaalf maanden geldig voorlopig rijbewijs met begeleider te bekomen, hoewel de wachttijd van drie jaar tussen twee voorlopige rijbewijzen nog niet verstreken is;

— het voor achttien maanden geldig voorlopige rijbewijs zonder begeleider zal voortaan on line kunnen worden afgeleverd;

— tot slot, ingaand op de verzoeken van het Waals Gewest en van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zullen de afleveringsvoorwaarden voor de voorlopige rijbewijzen evolueren zodat de hervormingen van de verschillende Gewestenvolledig van toepassing kunnen worden.

4.3. Inschrijving van voertuigen: een overzichtelijke en praktische regeling voor de commerciële nummerplaat

Inzake voertuiginschrijving worden momenteel twee belangrijke ontwerpen opgesteld, welke in de loop van het eerste semester van 2019 zouden moeten klaar zijn.

Enerzijds werd er gestart met een hervorming van de commerciële inschrijvingen met als doel duidelijkheid te scheppen in het gebruik ervan en daarbij fraude te vermijden.

Het is namelijk zo dat de commerciële nummerplaten, die momenteel in twee categorieën ingedeeld zijn (de handelaarsplaten en de proefrittenplaten), niet gelinkt zijn aan een bepaald voertuig, maar aan een houder, waardoor ze op verschillende voertuigen kunnen gebruikt worden zonder dat deze ingeschreven zijn.

Het gebruik van die nummerplaten zorgt evenwel voor een aantal problemen: verwarring tussen handelaars- en proefrittenplaten, onmogelijkheid om ze op prototype voertuigen te gebruiken, onrechtmatig gebruik van proefrittenplaten om voertuigen te laten keuren, enzovoort, wat de noodzaak van een dergelijke hervorming verklaart. Die hervorming gebeurt in overleg met de sector, met politie en met de douane, en zou moeten uitmonden in een overzichtelijke en tegelijk praktische regeling, zowel voor de sector als voor de overheden.

Anderzijds zal het kentekenbewijs vereenvoudigd worden. Zo zullen in de toekomst bepaalde vermeldingen, zoals de interne DIV-gegevens voor het beheer van de inschrijvingen, niet langer op dit document gedrukt worden.

— répondant à une demande de la Région flamande, la possibilité d'obtenir un permis de conduire provisoire avec guide valable durant 12 mois a été prévue, alors que le délai d'attente entre deux permis de conduire provisoires, d'une durée de trois ans, n'a pas encore été écoulé;

— la délivrance en ligne du permis de conduire provisoire sans guide valable durant 18 mois sera désormais possible;

— enfin, en réponse aux demandes de la Région wallonne et de la Région bruxelloise, les conditions de délivrance des permis de conduire provisoires vont évoluer pour permettre aux réformes des différentes Régions d'entrer pleinement en vigueur.

4.3. Immatriculation des véhicules: un système de plaque commerciale clair et pratique

En matière d'immatriculation, deux importants projets sont en cours d'élaboration, et devraient aboutir durant le premier semestre 2019.

D'une part, une réforme des immatriculations commerciales a été entamée, avec pour objectif de clarifier leurs usages, tout en évitant les fraudes.

En effet, les plaques commerciales, actuellement réparties en deux catégories (plaques marchand et plaques essai), ne sont pas liées à un véhicule particulier, mais uniquement à un titulaire, ce qui leur permet d'être utilisées sur différents véhicules sans que ceux-ci soient inscrits.

Toutefois, l'utilisation de ces plaques engendre différents problèmes: confusion entre plaques marchand et essai, impossibilité de les utiliser sur des prototypes, utilisation abusive de plaques essai pour passer des véhicules au contrôle technique, etc., ce qui explique la nécessité d'une telle réforme. Celle-ci est menée en concertation avec le secteur, la Police et les Douanes, et devrait aboutir à un système à la fois clair et pratique, tant pour le secteur que pour les autorités.

D'autre part, le certificat d'immatriculation sera simplifié. Ainsi, certaines données ne seront à l'avenir plus imprimées sur ce document, telles que les données internes à la DIV pour la gestion des immatriculations.

Die vereenvoudiging zal zorgen voor een harmonisering van vorm en inhoud van onze kentekenbewijzen tegenover de Europese regelgeving en zal het begrip en de aanvaarding ervan door de andere lidstaten bevorderen.

4.4. Goederen- en personenvervoer over de weg

Ook inzake goederen- en personenvervoer over de weg worden momenteel twee nieuwe reglementeringen voorbereid.

Enerzijds komt er een herziening van de boetecatalogus teneinde beter aan te sluiten bij de werkelijkheid. Zowel de controlediensten (FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Werk, Douane en Politie) als de beroepsverenigingen en de vakbonden vragen inderdaad al langer een herziening van de in het koninklijk besluit van 19 juli 2000 opgenomen boetecatalogus; die herziening wordt bovendien ook in het vooruitzicht gesteld in het op 3 februari 2016 ondertekende Plan voor eerlijke concurrentie in de transportsector.

Door de FOD Mobiliteit en Vervoer werd bijgevolg een overleg georganiseerd, waarbij het tot een compromisvoorstel is gekomen dat zal leiden tot de publicatie van een nieuwe boetecatalogus in 2019. Zo zullen de boetes voor de inbreuken inzake de vrachtbrief, de tachograaf en de rij- en rusttijden, alsook de toegestane betaalmiddelen worden aangepast.

Anderzijds noodzaakt de opkomst van de zogenaamde “intelligente” tachografen in 2019 dat de criteria worden bepaald waaraan de werkplaatsen en de installateurs van dergelijke voorzieningen zullen moeten voldoen. Dit zal eveneens het voorwerp van een nieuwe reglementering uitmaken. Met die nieuwe tachografen wordt een betere controle van de wegvervoeroperaties mogelijk, wat gelet op het economische belang van die sector en op de hevige concurrentie die er woedt – soms oneerlijke concurrentie vanwege buitenlandse lage-loonkostoperatoren –, van cruciaal belang is.

In dat verband heeft de Europese Commissie een debat opgestart met als doel een eerlijkere en gezondere wegvervoermarkt tot stand te brengen in de Europese Unie. Om zijn belangen beter te verdedigen heeft België zich aangesloten bij de “Wegalliantie”, waarin een tiental landen zijn verenigd die dezelfde globale visie delen voor wat het wegvervoerbeleid betreft.

Teneinde marktverstoringen inzake vervoer te voorkomen, de sociale situatie van de bestuurders te verbeteren en de verkeersveiligheid te bevorderen, zal

Cette simplification permettra d'harmoniser la forme et le contenu de nos certificats d'immatriculation au regard de la réglementation européenne et en facilitera la compréhension et l'acceptation par les autres États membres.

4.4. Transport routier de marchandises et de personnes

En matière de transport routier de marchandises et de personnes, deux nouvelles réglementations sont également en cours de préparation.

D'une part, le catalogue des amendes sera revu, afin de mieux coller à la réalité. En effet, tant les services de contrôle (SPF Mobilité et Transports, SPF Emploi, Douanes et Police) que les fédérations professionnelles et les syndicats sont depuis longtemps demandeurs d'une révision du catalogue des amendes contenu dans l'arrêté royal du 19 juillet 2000; cette révision est en outre également prévue dans le Plan pour une concurrence loyale dans le secteur du transport, signé le 3 février 2016.

Une concertation a donc été organisée par le SPF Mobilité et Transports et a abouti à la formulation d'une proposition de compromis, qui aboutira à la publication d'un nouveau catalogue des amendes en 2019. De cette manière, les amendes ayant trait aux infractions relatives à la lettre de voiture, au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos seront adaptées, de même que les moyens de paiement autorisés.

D'autre part, avec l'arrivée dès 2019 des nouveaux tachygraphes dits “intelligents”, il est nécessaire de déterminer, les critères qui devront être respectés par les ateliers et les installateurs de ces dispositifs. Cela fera donc également l'objet d'une nouvelle réglementation. Ces nouveaux tachygraphes permettront de mieux contrôler les opérations de transport routier, ce qui est crucial au vu de l'importance économique de ce secteur, et de la concurrence acharnée – et parfois déloyale provenant d'opérateurs étrangers à bas coûts salariaux – qui y fait rage.

À ce propos, la Commission européenne a lancé un débat avec pour objectif d'aboutir à un marché de transport routier plus équitable et plus sain dans l'Union européenne. Pour mieux défendre ses intérêts, la Belgique s'est associée à “l'Alliance du routier”, qui rallie une dizaine de pays qui ont une même vision globale quant à la politique des transports routiers.

Afin d'éviter les distorsions sur le marché des transports, d'améliorer la situation sociale des conducteurs et de promouvoir la sécurité routière, notre pays conti-

ons land blijven pleiten voor een betere regeling van het vervoer met lichte voertuigen, zich blijven verzetten tegen een verdere liberalisering van cabotage zolang er te veel verschillen bestaan tussen de lidstaten op het vlak van de sociale, de fiscale en de arbeidswetgeving, blijven pleiten voor het zo snel mogelijk verplicht maken van de intelligente tachograaf in alle voertuigen bestemd voor vervoer, en de regelmatige terugkeer van de bestuurders naar huis blijven verdedigen. Een maatregel in die zin, in combinatie met het verbod om de gewone wekelijkse rust aan boord van het voertuig door te brengen, zou een einde moeten stellen aan mensonterende praktijken waarbij bepaalde buitenlandse bestuurders weken- of maandenlang in de cabine van hun voertuig moeten leven.

5. Verbetering van de regelgeving inzake binnenvaart en zeevaart

In juli 2018 trad een nieuwe wet in werking waarin alle regels betreffende de pleziervaart samengebundeld zijn; in 2019 volgt de publicatie van de toepassingsbesluiten van die wet, waardoor de hervorming van de reglementering kan worden afgerond voor een sector die volop in de lift zit in ons land.

Dankzij de goede samenwerking tussen mijn diensten en de diensten van staatssecretaris Philippe De Backer zal ook in 2019, na meer dan tien jaar durende werkzaamheden, het Scheepvaartwetboek worden afgerond, dat op termijn de volledige regelgeving betreffende zowel de zeevaart als de binnenvaart zal bundelen.

Die herziening zal niet alleen de wetgeving bijwerken naar de vorm toe, maar zal ook de Belgische activiteiten die verband houden met zee- en binnenvaart ondersteunen, wat het concurrentievermogen van de betrokken Belgische sector zal verbeteren en ten goede zal komen aan de Belgische economie in haar geheel.

III. — LUCHTVAARTWEZEN

1. Een modern Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) dat ten dienste staat van de sector

De laatste jaren was het personeelsbestand van het DGLV op een historisch laag niveau teruggevallen. Extra middelen hebben een grote aanwerving van personeelsleden bij het DGLV mogelijk gemaakt.

Met de aldus ingebrachte middelen moet het DGLV een hoger kwaliteitsniveau kunnen halen in de uitvoering van zijn opdrachten. In cijfers vertaald, is daarmee voor de periode 2017-2020 een bijkomend budget van 8,7 miljoen euro gemoeid.

nuera à plaider pour une meilleure réglementation des transports effectués avec des véhicules légers, à s'opposer à une libéralisation plus poussée du cabotage tant qu'il existe trop de différences entre États membres en matière de législation sociale, fiscale et du travail, à plaider pour une obligation la plus rapide possible des tachygraphes intelligents dans tous les véhicules de transport, et à soutenir l'instauration d'un retour à domicile régulier des chauffeurs. Une telle mesure, combinée avec l'interdiction de prendre le repos hebdomadaire normal à bord du véhicule, devrait mettre fin à des pratiques dégradantes où certains chauffeurs étrangers doivent vivre pendant de nombreuses semaines ou mois dans la cabine de leur véhicule.

5. Amélioration de la réglementation fluviale et maritime

En juillet 2018, une nouvelle loi regroupant toutes les règles relatives à la navigation de plaisance est entrée en vigueur; 2019 verra la publication des arrêtés d'application de cette loi, ce qui permettra de finaliser la réforme de la réglementation de ce secteur, qui connaît un véritable essor dans notre pays.

Grâce à la bonne collaboration entre mes services et ceux du secrétaire d'État Philippe De Backer, le Code de la navigation, qui regroupera à terme toute la réglementation relative à la navigation – tant maritime qu'intérieure – sera également finalisé en 2019, après plus d'une décennie de travaux.

Cette révision permettra d'actualiser la législation sur le plan de la forme, mais aussi de soutenir les activités belges liées à la navigation, ce qui améliorera la compétitivité du secteur belge lié à la navigation et profitera à l'économie belge dans son ensemble.

III. — AÉRIEN

1. Une Direction générale Transport aérien (DGTA) moderne au service du secteur

Ces dernières années, les effectifs de la DGTA étaient réduits à un niveau historiquement bas. Des moyens supplémentaires ont rendu possible le recrutement important d'effectifs au sein de la DGTA.

Ces moyens apportés à la DGTA doivent lui permettre de réaliser ses missions avec un niveau de qualité amélioré. En chiffres, cela représente un budget supplémentaire de 8,7 millions d'euros pour la période 2017-2020.

Sinds 2017 werden bij Selor twee procedures doorlopen voor de werving van een nieuwe directeur-generaal Luchtvaart. Jammer genoeg konden beide procedures niet de kandidaat met de nodige vaardigheden voor die functie opleveren. Er zal daarom in 2019 een derde procedure worden opgestart. De nieuwe Directeur-generaal zal moeten zorgen voor een nieuwe, resultaat- en klant-gerichte cultuur binnen die administratie.

2. Beheer van de lawaaihinder

Dit dossier ligt heel gevoelig en is zeer gewichtig. Gewichtig in die zin dat het dossier de levenskwaliteit aanbelangt voor een groot aantal gemeenten gelegen rond de luchthaven Brussel-Nationaal, zowel in Vlaanderen als in het Waals Gewest.

De gevoeligheid van het dossier heeft te maken met het feit dat er een evenwicht moet gevonden worden tussen economische activiteit en zorg voor het milieu. Het is niet de bedoeling om buurtbewoners en werknemers tegen elkaar op te zetten, maar om een uitweg te vinden die de bekommernissen van iedereen in acht neemt.

Ook gevoelig is het feit dat het dossier een impact heeft voor gemeenten die in elk van de drie Gewesten gelegen zijn en dat een structurele oplossing er niet kan in bestaan dat de hinder van het ene Gewest naar het andere verplaatst wordt. Het zal moeten gaan om een subtiel evenwicht. De geschiedenis van dit dossier heeft aangetoond dat er geen mirakeloplossing bestaat.

In het verleden werden in dit uiterst gevoelige dossier steeds acties ondernomen die het probleem verplaatsten, zonder ooit met een duurzame oplossing voor de dag te komen en zonder overleg te plegen, noch wetenschappelijk studiewerk uit te voeren. De talrijke vonnissen van de laatste jaren zijn alleen maar het gevolg van dit beleid. Ze hebben alle instructies vernietigd die in 2014 waren genomen.

De twee voorbije jaren heb ik een nieuwe aanpak willen ontwikkelen in dit dossier om aan een stabiele toekomst te bouwen. Dit vraagt weliswaar tijd, daar ben ik mij van bewust, maar we hebben uit de fouten van het verleden geleerd dat overhaasting geen duurzame oplossing opleverde, iets waar alle actoren naar vragen.

Ik stond er ook op om mij meermaals op het terrein te begeven teneinde mij te vergewissen van hoe de buurtbewoners dit allemaal beleven.

Depuis 2017, deux cycles de recrutement d'un nouveau directeur général du Transport aérien ont été réalisés par Selor. Malheureusement, ces procédures n'ont pas permis de dégager un candidat ayant les compétences nécessaires pour ce poste. C'est pourquoi, une troisième procédure sera initiée en 2019. Ce nouveau Directeur général devra insuffler une nouvelle culture, orientée résultats et clients, au sein de cette administration.

2. Gestion des nuisances sonores

Ce dossier est un dossier très délicat et très important. Important car il touche à la qualité de vie dans un grand nombre de communes autour de l'aéroport à Bruxelles-National, en Flandre et en Région wallonne.

Il est délicat car il impose de trouver un équilibre entre activités économiques et dimension environnementale. Il ne s'agit pas d'opposer riverains et travailleurs, mais bien de trouver une voie qui prendra compte des pré-occupations de chacun.

Il est également délicat car il impacte les communes dans les 3 Régions du pays et qu'une solution structurelle ne pourra pas consister en un déplacement des nuisances d'une Région vers une autre. L'équilibre devra être subtil. L'histoire de ce dossier nous a prouvé qu'il n'y avait pas de solution miracle.

Par le passé, les actions entreprises dans ce dossier à la sensibilité extrême ont toujours été de déplacer le problème sans en apporter jamais une solution durable et sans mener ni consultation, ni étude scientifique. Les nombreux jugements de ces dernières années ne sont que la conséquence de cette politique. Ils ont annulé toutes les instructions qui avaient été prises en 2014.

Ces deux dernières années, j'ai souhaité développer une nouvelle forme d'approche dans ce dossier afin de construire un avenir stable. Certes, cela prend du temps, j'en suis conscient, mais nous avons appris par les erreurs du passé que la précipitation n'amenait pas de solution durable, ce que l'ensemble des acteurs demandent.

J'ai également veillé à me rendre à plusieurs reprises sur le terrain pour me rendre compte du vécu des riverains.

Daaruit leid ik af dat de enige uitweg om een structurele oplossing tot stand te brengen die aanvaardt wordt, op twee pijlers berust, zijnde objectivering en raadpleging.

A. Effectenstudie: objectivering van de situatie

Om de problematiek van dit zeer gevoelige dossier te objectiveren en iedereen te laten beschikken over een duidelijke, objectieve, wetenschappelijke en gezamenlijke kijk, heb ik, overeenkomstig het vonnis van 19 juli 2017, een milieueffectenstudie over de geluidshinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal besteld.

De studie zal twee fases omvatten:

— de eerste fase is gericht op het bekomen van een objectief beeld van de huidige toestand en zal voor iedereen een belangrijke werkbasis opleveren om inzicht te krijgen in dit uiterst complex dossier. De conclusies van die eerste fase worden in de herfst verwacht;

— in de tweede fase zal het onafhankelijke studiebureau oplossingsalternatieven aanreiken om de geluidshinder te doen verminderen voor de buurtbewoners van de drie Gewesten van ons land die rond de luchthaven Brussel-Nationaal wonen. Die eindversie van de studie moet tegen de maand maart 2019 afgeleverd worden en zal openbaar zijn.

B. Overleg en dialoog tussen de actoren naar een globale oplossing toe

Parallel met die studie heb ik steeds gepleit voor overleg met de verschillende actoren in dit dossier. Een bevraging van de buurtbewoners en van de stakeholders zal absoluut noodzakelijk zijn om een globale oplossing te consolideren.

Het ligt in de bedoeling om een billijke oplossing tot stand te brengen vanuit de 7 dimensies die het dossier samenstellen (technisch, operationeel, milieu, socio-economisch, juridisch, politiek en institutioneel).

Het voorstel van billijke oplossing zal daarbij uitgaan van de resultaten van de effectenstudie die door het studiebureau Envisa wordt uitgevoerd.

Teneinde tegemoet te komen aan de verwachtingen van een groot aantal actoren in dit dossier zullen de resultaten van de effectenstudie voor een brede raadpleging worden voorgelegd.

Met het oog op een succesvolle raadpleging moeten de personenwissels beperkt worden en moet zoveel

J'en déduis que la seule voie pour définir et adopter une solution structurelle repose sur 2 piliers, à savoir objectiver et consulter.

A. Etude d'incidences: objectivation de la situation

Afin d'objectiver la problématique dans ce dossier très sensible, de permettre à chacun de disposer d'une vue claire, scientifique et commune, le gouvernement a commandé, conformément au jugement du 19 juillet 2017, une étude d'incidences relative aux nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National.

Cette étude comportera deux phases:

— la première vise à obtenir une photographie objective de la situation actuelle et sera une base de travail importante à chacun pour comprendre ce dossier extrêmement complexe. Les conclusions de cette première phase sont attendues à l'automne;

— La deuxième phase verra le bureau d'étude indépendant présenter des pistes de solutions alternatives visant à faire diminuer les nuisances sonores pour les riverains des trois Régions du pays habitant autour de l'aéroport de Bruxelles-National. Cette version finale de l'étude devra être rendue pour le mois de mars 2019 et sera publique.

B. Concertation et dialogue entre les acteurs pour tendre vers une solution globale

En parallèle à cette étude, j'ai toujours prôné la concertation des différents acteurs dans ce dossier. Afin de consolider une solution globale, une enquête auprès des riverains et stakeholders sera impérative.

L'objectif est de mettre en place une solution équitable sous l'angle des 7 composantes du dossier (technique, opérationnelle, environnementale, socio-économique, juridique, politique et institutionnelle).

Pour ce faire, la proposition de solution équitable reposera sur les résultats de l'étude d'incidences menée par le bureau Envisa.

Les résultats de l'étude d'incidences seront soumis à une large consultation visant à répondre aux attentes d'un grand nombre d'acteurs dans ce dossier.

Pour que cette consultation soit un succès, il faut limiter les changements de personnes et tenter, autant

mogelijk geprobeerd worden om die personen als gesprekspartners te behouden die doorheen het hele proces dezelfde macht zullen hebben.

Het is dan ook logisch dat geduld wordt getoond tot alle gemeentecolleges in de drie Gewesten definitief geïnstalleerd zijn.

In die omstandigheden koester ik de ambitie om op het einde van de studie een volledig dossier te kunnen voorleggen dat een oplossing mogelijk maakt.

3. Beveiliging

De beveiliging van de luchthavens is en blijft een aandachtspunt en de parlementaire onderzoekscommissie aanslagen heeft aangedrongen op het verder doorvoeren van de vele verbeterinitiatieven die opgestart werden.

In dat verband zal de politionele aanwezigheid in de luchthaven Brussel-Nationaal in 2019 versterking krijgen dankzij de detachering geleverd vanuit de nieuwe directie Beveiliging van de federale politie. Die detachering zal in grote mate bijdragen tot de beveiliging aan luchtzijde. Dit zal aanleiding geven tot een nieuwe taakverdeling tussen de beveiligingsactoren van de luchthaven. Het Directoraat-generaal Luchtvaart zal erop toezien dat die herziening van de verdeling van de beveiligingsopdrachten en de uitvoering van die opdrachten op correcte wijze gebeuren.

De parlementaire onderzoekscommissie aanslagen heeft bovendien ook aanbevolen dat de banden tussen de personeelsleden van *Brussels Airport Company*, belast met opdrachten van luchthavenbeveiliging, en de overheid zouden worden herzien. Een wetsontwerp houdende herziening van de wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling der Luchtvaart zal in die zin ingediend worden.

4. Belgocontrol

A. Kritieke installaties

Met Richtlijn 2008/114/EG wordt in de Europese regelgeving het begrip van Europese kritieke infrastructuur omschreven. Een infrastructuur wordt als kritiek beschouwd vanaf het ogenblik dat tenminste twee lidstaten erkennen dat dit statuut eraan moet toegekend worden. Daarom werd met het koninklijk besluit van 2 december 2011 het begrip van nationale kritieke infrastructuren ingevoerd. De prominente infrastructuren van de luchtvaartsector waren evenwel niet opgenomen in dit koninklijk besluit.

que possible, de garder comme interlocuteurs les personnes qui auront le même pouvoir durant toute la durée du processus.

Il est donc logique de patienter jusqu'à la mise en place définitive de tous les collèges communaux dans les trois Régions.

Dans ces conditions, j'ambitionne de pouvoir remettre à la fin de l'étude un dossier complet permettant une décision.

3. Sûreté

La sécurisation des aéroports reste toujours un point d'attention et la commission parlementaire attentats a insisté pour que soit poursuivie la mise en œuvre des nombreuses initiatives d'amélioration qui ont été lancées.

Dans ce cadre, en 2019, la présence policière à l'aéroport de Bruxelles-National se verra renforcée par la mise en œuvre d'un détachement de la nouvelle direction de la sécurisation de la police fédérale. Ce détachement contribuera dans une grande mesure à la sûreté côté piste. Il en découlera une nouvelle répartition des tâches entre les acteurs de la sûreté de l'aéroport. La Direction générale du transport aérien veillera à ce que cette révision de la répartition des missions de sûreté et l'exécution de celles-ci s'effectuent correctement.

De plus, la commission parlementaire attentats a également recommandé de revoir les liens entre les membres du personnel de *Brussels Airport Company*, chargés de missions de sûreté aéroportuaire, et l'autorité publique. Un projet de loi portant révision de la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne sera déposé en ce sens.

4. Belgocontrol

A. Installations critiques

La réglementation européenne, via la Directive 2008/114/CE, définit la notion d'infrastructure critique européenne. Une infrastructure est considérée comme critique à partir du moment où au moins deux États membres reconnaissent qu'elle doit se voir attribuer ce statut. C'est la raison pour laquelle l'arrêté royal du 2 décembre 2011 introduit la notion d'infrastructures critiques nationales. Or, cet arrêté royal n'incluait pas les infrastructures de premier plan du secteur aéronautique

Bijgevolg werd een nieuw koninklijk besluit opgesteld voor de deelsector van het luchtvervoer. Daarmee is voortaan in België de erkenning mogelijk van nationale en Europese kritieke infrastructuren voor de luchtvaart-activiteiten. Zo zag Belgocontrol haar verkeersleidingscentrum aangeduid worden als Europese kritieke infrastructuur. Bijgevolg implementeert Belgocontrol vandaag een plan teneinde tegemoet te komen aan de verplichtingen die uit dit statuut voortvloeien.

B. Herziening van het Samenwerkingsakkoord uit 1989

Het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 tussen de Belgische Staat en de Gewesten voorziet in de kosteloosheid van plaatselijke luchtvaarnavigatiedienstverlening tot aan het activiteitenpeil van 1989, zonder de mogelijkheid om die kosten op de Gewesten te verhalen. Omdat de transparantie over de kosten voor de regionale luchthavens een voorafgaande voorwaarde is voor de heronderhandeling van de afspraken, werd het voorbije jaar te baat genomen om met beide Gewesten de cijfers en de facturen van de regionale luchthavens uit te diepen.

Het verbod om de plaatselijke dienstverlening te subsidiëren met de opbrengst van de en-routediensten zorgt voor een tekort en sedert de inwerkingtreding van het derde beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol wordt dit tekort opgevangen door de Staat, in afwachting dat het akkoord uit 1989 heronderhandeld wordt.

Teneinde het financieel evenwicht van Belgocontrol te consolideren, en vanuit de ingesteldheid om de verhoudingen met de Gewesten volledig in overeenstemming met de Europese eengemaakte luchtruimregelgeving te actualiseren, zal ik erop toezien dat de basis wordt gelegd voor een heronderhandeling van het samenwerkingsakkoord uit 1989 met de Gewesten. Geleidelijk aan wil ik tot een oplossing komen die voor alle stakeholders evenwichtig is, daarbij rekening houdend met hun verwachtingen.

Er zal onder meer een *contingency*-systeem, zowel op technisch als op menselijk vlak, ingesteld worden op de regionale luchthavens met het oog op een betere dienstverlening aan de klanten. Ik denk er ook aan om *service level agreements* (SLA's) te implementeren tussen Belgocontrol en de regionale luchthavens. Deze SLA's moeten voorwaarden invoeren, waarvan sommige betrekking hebben op de *contingency*, teneinde de continuïteit van de dienstverlening te garanderen.

Naar het voorbeeld van een aantal andere Europese landen heb ik een herziening voorgesteld van de kostenverdeling voor de aangerekende luchtvaarnavigatie-

Un nouvel arrêté royal a donc été rédigé pour le sous-secteur aérien. Il permet désormais la reconnaissance d'infrastructures critiques nationales et européennes en Belgique pour les activités aéronautiques. Ainsi, Belgocontrol a vu son centre de contrôle désigné en qualité d'infrastructure critique européenne. Aujourd'hui, Belgocontrol met donc en œuvre un plan afin de répondre aux exigences qui s'imposent du fait de ce statut.

B. Révision de l'Accord de coopération de 1989

L'accord de coopération du 30 novembre 1989 entre l'État belge et les Régions prévoit la gratuité des services terminaux jusqu'au niveau d'activités de 1989 sans récupération possible auprès des Régions. La transparence des coûts pour les aéroports régionaux étant un préalable à la renégociation de ces accords, l'année écoulée a permis d'approfondir les chiffres et factures des aéroports régionaux avec les deux Régions.

L'interdiction de la subvention des services terminaux par le produit des services en route entraîne un déficit assumé, depuis l'entrée en vigueur du troisième contrat de gestion entre l'État et Belgocontrol, par l'État, dans l'attente d'une renégociation de l'accord de 1989.

Afin de consolider l'équilibre financier de Belgocontrol, et dans l'esprit d'une réactualisation des rapports avec les entités régionales en parfaite concordance avec la réglementation européenne "Ciel unique", je veillerai à construire les fondations d'une renégociation avec les Régions de l'accord de coopération de 1989. Je souhaite aboutir progressivement à une solution équilibrée pour toutes les parties prenantes, en tenant compte des attentes de celles-ci.

Notamment, en vue d'un meilleur service clientèle, un système de contingence, aussi bien technique, qu'humain, sera mis en place dans les aéroports régionaux. J'envisage aussi de mettre en place des accords de niveau de service (SLA) entre Belgocontrol et les aéroports régionaux. Ces SLA doivent introduire des conditions, dont certaines liées à la contingence, afin de garantir une continuité de service.

À l'image de certains autres pays européens, j'ai proposé de revoir la répartition des coûts des services à la navigation aérienne facturés entre les compagnies

diensten tussen de luchtvaartmaatschappijen, enerzijds, en de Gewesten en de federale Staat, anderzijds. Een dergelijke maatregel ter harmonisering van de praktijken op Europese schaal moet ervoor zorgen dat onze luchthavens aantrekkelijker worden.

C. Beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol

Het bestaande beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol verstrijkt in de loop van volgend jaar. De komende maanden worden bijgevolg belangrijk om de strategie inzake luchtverkeersleiding in ons land te bepalen. De onderhandelingen en de discussies over het beheerscontract zullen dan ook worden aangevat.

5. Luchtvaartsector

A. Drones

Het jaar 2018 was een druk jaar wat de drones betreft. De Europese Autoriteit voor de Veiligheid in de Luchtvaart (EASA - *European Aviation Safety Agency*) legt de laatste hand aan het toekomstig Europees regelgevend kader ter harmonisering van de regels voor het gebruik van drones in de hele Europese Unie. Het DGLV heeft zeer actief deelgenomen aan die werkzaamheden en heeft daarbij de belangen en de specificiteiten van ons land verdedigd. Eens gefinaliseerd wordt dit regelgevend kader wellicht in 2019 ingevoerd.

Ik zal zeker de terreinactoren betrekken in het kader van een werkgroep teneinde die nieuwe regeling op de meest geschikte wijze te implementeren zowel wat de veiligheid van het luchtverkeer, van de personen en van de goederen op de grond betreft als inzake de beveiliging of nog de verduurzaming van de ontluikende economische activiteit van die nieuwe sector, welke duizenden banen zal scheppen in ons land tijdens de komende jaren.

In samenwerking met die werkgroep zal tevens een efficiënte overgang van het Belgisch regelgevend kader naar het Europees kader uitgewerkt worden.

B. Herziening van Verordening (EG) nr. 868/2004 - Een gezonde concurrentie voor onze luchtvaartmaatschappijen

Een welvarende luchtvaartsector op het niveau van de Europese Unie is belangrijk. Om deze welvarendheid te bewerkstelligen is een gezonde concurrentie vereist tussen de luchtvaartmaatschappijen. Bijgevolg zal ik verder steun verlenen aan de thans in discussie zijnde herziening van Verordening 868/2004 betreffende de bescherming tegen schade toebrengende subsidiëring

aériennes, d'une part, et les Régions et l'État fédéral d'autre part. Cette mesure d'harmonisation des pratiques à l'échelle européenne doit permettre de rendre nos aéroports plus attractifs.

C. Contrat de gestion entre l'État et Belgocontrol

Le contrat de gestion liant l'État et Belgocontrol vient à échéance au cours de l'année prochaine. Les mois à venir seront donc importants pour préciser la stratégie du contrôle aérien dans notre pays. Les négociations et les discussions sur le contrat de gestion seront donc entamées.

5. Secteur aéronautique

A. Drones

L'année 2018 fut une année chargée au niveau des drones. L'Agence européenne de la Sécurité aérienne (AESA) finalise le futur cadre réglementaire européen devant harmoniser les règles régissant l'usage des drones à travers l'Union Européenne. La DGTA a participé très activement à ces travaux et les intérêts et particularités de notre pays furent défendus. L'année 2019 devrait voir se mettre en place ce cadre réglementaire une fois finalisé.

Je ne manquerai pas d'associer les acteurs de terrain à travers un groupe de travail afin de mettre en œuvre ce nouveau règlement de la manière la plus adéquate tant au niveau de la sécurité aérienne, des personnes et des biens au sol que de la sûreté ou encore de la pérennité de l'activité économique en devenir de ce nouveau secteur, qui sera générateur de milliers d'emplois dans notre pays au cours des prochaines années.

Une transition efficace du cadre réglementaire national vers le cadre européen sera aussi élaborée en collaboration avec ce groupe de travail.

B. Révision du règlement 868/2004 - Une concurrence saine pour nos transporteurs aériens

Il est important d'avoir un secteur aéronautique prospère au niveau de l'Union européenne. Cette prospérité passe par une saine concurrence entre les compagnies aériennes. Je continuerai donc à soutenir la révision, en cours de discussion, du règlement 868/2004 concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice, proposée par la

en oneerlijke tariefpraktijken, zoals voorgesteld door de Commissie om de efficiëntie en de werkbaarheid van de Verordening te verhogen.

In datzelfde opzicht heb ik samen met vijf Europese collega's een gemeenschappelijke verklaring ondertekend waarbij de Europese Commissie verzocht wordt om de sociale problematiek in de luchtvaartsector op de agenda te plaatsen en zich te vergewissen van de doeltreffendheid van de genomen maatregelen, en waarbij ook gevraagd wordt naar maatregelen voor een gezonde en eerlijke concurrentie in die sector.

C. ULM's - Modernisering van het ULM-KB en juridisch kader voor autogiro's

De huidige herziening van het koninklijk besluit van 25 mei 1999 strekt ertoe de ULM-helikopters mee op te nemen en tegemoet te komen aan belangrijke tekortkomingen zoals het ontbreken van een erkenning voor de autogiro's en van een wettelijk kader voor proefvluchten met een ULM.

De opname van proefvluchten met een ULM moet het voor de opkomende industrie van Belgische ULM-bouwers mogelijk maken om proefvluchten uit te voeren op Belgisch grondgebied mits strikte voorwaarden worden nageleefd. We willen op die manier de ontwikkeling in België van een beloftevolle ontluikende sector aanmoedigen en omkaderen.

De herziening van dit KB en de aanpassing ervan aan de huidige industriële context worden momenteel gefinaliseerd. Het nieuwe KB wordt in de komende maanden verwacht.

Met een aanvullende KB betreffende de autogiro's willen we de mogelijkheid scheppen om deze te laten inschrijven op ons grondgebied en om een pilootlicentie te bekomen voor die luchtvaartuigen.

D. Just culture

Kenmerkend voor de luchtvaartsector is een hoog veiligheidsniveau. Dit hoog veiligheidsniveau is het resultaat van industrieel onderzoek, van de ontwikkeling van spijttechnologieën, van het instellen van nauwgezette en stipte procedures, van een herhaaldelijke analyse van de dagelijkse operaties, van zorgvuldig onderzoek van de incidenten /ongevallen die zich hebben voorgedaan en implementatie van correctieve acties telkens dit nodig bleek.

Inzake veiligheid is het ordewoord "anticiperen". Anticiperen is een kwestie van kennis en van inzicht: kennis hebben van de risico's en van de context waarin

Commission afin de rendre ce règlement plus efficace et praticable.

Dans cette même optique, j'ai signé, avec 5 collègues européens, une déclaration commune invitant la Commission européenne à inscrire à l'agenda la problématique sociale dans le secteur aérien, en s'assurant de l'effectivité des mesures prises, et demandant des mesures pour une concurrence saine et loyale dans ce secteur.

C. ULM - Modernisation de l'AR ULM et cadre juridique pour les autogires

La révision actuelle de l'arrêté royal du 25 mai 1999 entend inclure les hélicoptères ULM et tend à pallier des lacunes substantielles comme l'absence de reconnaissance des autogires et l'absence de cadre légal pour les vols d'essai en ULM.

L'intégration des vols d'essai en ULM devra permettre à l'industrie naissante de fabricants belges d'ULM d'effectuer des vols d'essai sur le territoire national moyennant le respect de conditions strictes. Nous tentons par ce biais d'encourager et d'encadrer un secteur émergent prometteur pour se développer en Belgique.

La révision de cet AR et son adaptation au contexte industriel actuel sont en phase de finalisation. Le nouvel AR verra le jour dans les prochains mois.

Par le biais d'un AR complémentaire relatif aux autogires, nous souhaitons permettre l'immatriculation de ces derniers sur le territoire national ainsi que l'obtention d'une licence de pilotage pour cet aéronef.

D. La "Culture juste"

L'aviation est un secteur caractérisé par un haut niveau de sécurité. Ce haut niveau de sécurité est le résultat d'un travail de recherche industrielle, d'élaboration de technologies de pointe, de mise en place de procédures strictes et précises, d'analyse récurrente des opérations quotidiennes, d'enquêtes minutieuses des incidents/accidents survenus et la mise en œuvre, chaque fois que nécessaire, d'actions correctrices.

Dans le domaine de la sécurité, le maître-mot est "anticipation". Anticiper, c'est connaître et comprendre: connaître les risques et leur contexte d'occurrence;

ze zich voordoen; inzicht hebben in de manier waarop kan worden voorkomen dat de risico's optreden en tot een ongeval leiden.

Er werd een koninklijk besluit opgesteld waarbij de toepassingsmodaliteiten van Verordening (EU) nr. 376/2014 in België worden vastgelegd en de nodige acties ter omkadering van de implementatie van het begrip *Just culture* worden geregeld. Momenteel worden de verschillende stappen doorlopen die moeten zorgen voor de officiële bekrachtiging van dit koninklijk besluit. De bekendmaking van het koninklijk besluit wordt de komende maanden verwacht.

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

François BELLOT

comprendre comment empêcher qu'ils se produisent et se transforment en accident.

Un arrêté royal décrivant les modalités d'application du Règlement (UE) n° 376/2014 en Belgique et organisant les actions nécessaires à prendre pour encadrer la mise en œuvre du concept de "culture juste" a été rédigé. Les différentes étapes devant permettre l'officialisation de cet arrêté royal sont en cours de réalisation. La publication de l'arrêté royal est prévue dans les prochains mois.

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

François BELLOT