

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

28 april 2008

28 avril 2008

ALGEMENE BELEIDSNOTA
van de staatssecretaris voor Mobiliteit

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE
du secrétaire d'État de la Mobilité

Voorgaande documenten:

Doc 52 **0995/ (2007/2008):**
001 tot 024: Algemene beleidsnota's.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement van de Kamer van
volksvertegenwoordigers.

Documents précédents:

Doc 52 **0995/ (2007/2008):**
001 à 024: Notes de politique générale.

(*) Conformément à l'article 111 du Règlement de la Chambre des
représentants.

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

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

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

HOOFDSTUK I. INLEIDING 6

- 1.1 Mobiliteit in België: van primordiaal belang . . . 6
- 1.2 Mobiliteit : risicofactoren 6
 - 1.2.2 Het vraagstuk energie en klimaat 7
 - 1.2.2 Een schone mobiliteit 7
 - 1.2.3 Een veilige mobiliteit 8
- 1.3. De duurzame mobiliteit. 8
 - 1.3.1 Woon-werkverkeer 10
 - 1.3.2 Kaderovereenkomst Planbureau 11

HOOFDSTUK II. DE PRIORITEITEN VOOR DE
VERSCHILLENDE VERVOERSSECTOREN 12

- 2.1. Verkeersveiligheid 12
 - 2.1.1. De uitdagingen 12
 - 2.1.1.1 Een verkeersveiligheidsbeleid met ambitieuze doelstellingen 12
 - 2.1.1.2 Het rijbewijs 12
 - 2.1.1.3 Voertuigen 18
 - 2.1.2 Andere verkeersveiligheidsitems 18
 - 2.1.2.1 Statistische gegevens verbeteren 18
 - 2.1.2.2 Diepgaander onderzoek van verkeersongevallen 18
 - 2.1.2.4 Handhaving 18
 - 2.1.2.5 Voertuigen 20
 - 2.1.3 DIV 21
 - 2.1.3.1 Inschrijving Voertuigen 21
 - 2.1.3.2 WebDIV 21
 - 2.1.3.3 WebDIV Handelaarsplaten . . 22
 - 2.1.3.4 Infokiosk en callcenter 22
 - 2.1.3.5. Individuele homologaties van voertuigen 22
- 2.2. Het vervoer te land 23
 - 2.2.1 De uitdagingen 23
 - 2.2.1.1 Spoorwegen 23
 - 2.2.1.2 Light Rail 26
 - 2.2.1.3 Binnenvaart 26
 - 2.2.1.4 Logistiek 29
 - 2.2.1.5. Wegvervoer 29
 - 2.2.2. Duurzame mobiliteit. 31
 - 2.2.3 Exploitatieveiligheid 32
 - 2.2.3.1 Spoor 32

CHAPITRE 1^{er}. INTRODUCTION 6

- 1.1 La mobilité en Belgique : un enjeu de première importance 6
- 1.2 La mobilité : facteurs de risque. 6
 - 1.2.1 Le défi énergétique et climatique 7
 - 1.2.2 Une mobilité propre 7
 - 1.2.3 Une mobilité sûre 8
- 1.3 La mobilité durable 8
 - 1.3.1 Déplacements entre le domicile et le lieu de travail 10
 - 1.3.2. Convention-cadre avec le Bureau fédéral du Plan 11

CHAPITRE II. LES PRIORITÉS POUR LES DIFFÉ-
RENTS SECTEURS DU TRANSPORT 12

- 2.1 La sécurité routière. 12
 - 2.1.1 Les défis 12
 - 2.1.1.1 Une politique de sécurité routière aux objectifs ambitieux 12
 - 2.1.1.2 Le permis de conduire 12
 - 2.1.1.3 Véhicules 18
 - 2.1.2 Autres thèmes de sécurité routière . . 18
 - 2.1.2.1 Améliorer les données statistiques 18
 - 2.1.2.2 Étude plus approfondie des accidents de la circulation . . 18
 - 2.1.2.4 Surveillance et poursuites . . 18
 - 2.1.2.5 Véhicules 20
 - 2.1.3 DIV 21
 - 2.1.3.1 Immatriculation des véhicules 21
 - 2.1.3.2. WebDIV 22
 - 2.1.3.3 WebDIV Plaques «marchand» 22
 - 2.1.3.4 Infokiosque et centre d'appels 22
 - 2.1.3.5. Homologations individuelles de véhicules 22
- 2.2. Le Transport terrestre 23
 - 2.2.1 Les défis. 23
 - 2.2.1.1 Chemins de fer. 23
 - 2.2.1.2 Light Rail 26
 - 2.2.1.3 Navigation intérieure 26
 - 2.2.1.4 Logistique. 29
 - 2.2.1.5 Transport routier. 29
 - 2.2.2 Mobilité durable. 31
 - 2.2.3. Sécurité d'exploitation 32
 - 2.2.3.1 Rail 32

2.2.3.2 De veiligheid van het vervoer van gevaarlijke goederen	33	2.2.3.2 La sécurité du transport des marchandises dangereuses . .	33
2.2.3.3 Wegvervoer	33	2.2.3.3 Transport routier	33
2.2.4 Beveiliging	34	2.2.4 Sûreté	34
2.2.5 Het beleid t.a.v. de consumenten	35	2.2.5 La politique à l'égard des consommateurs	35
2.2.6 De regulering	36	2.2.6 La régulation	36
2.3. De Luchtvaart	38	2.3. Le Transport aérien	38
2.3.1 De uitdagingen	38	2.3.1 Les défis	38
2.3.2 Milieuproblematiek	40	2.3.2 Problématique environnementale	40
2.3.2.1 Geluidsproblematiek rond Brussels Airport	40	2.3.2.1 Problématique des nuisances sonores autour de Brussels Airport	40
2.3.2.2 Klimaatimpact	43	2.3.2.2 Impact climatique	43
2.3.3 Permanente verbetering van de veiligheid	44	2.3.3 Amélioration permanente de la sécurité	44
2.3.3.1 <i>European Aviation Safety Agency</i> (EASA)	44	2.3.3.1 <i>European Aviation Safety Agency</i> (EASA)	44
2.3.3.2 Vergunningen en opleidingen .	46	2.3.3.2 Licences et formations	46
2.3.3.3 Luchtruim	46	2.3.3.3 Espace aérien	46
2.3.3.4 Luchthavens en vliegvelden .	47	2.3.3.4 Aéroports et aérodromes	47
2.3.3.5 Terrein- en obstakelgegevens	48	2.3.3.5 Données reprenant le terrain et les obstacles	48
2.3.4 Beveiliging	48	2.3.4 Sûreté	48
2.3.5 Het beleid t.a.v. de consumenten	50	2.3.5 La politique à l'égard des consommateurs	50
2.3.6 De regulering	51	2.3.6 La régulation	51
2.4. Maritiem vervoer	53	2.4. Le Transport Maritime	53
2.4.1. De uitdagingen	53	2.4.1. Les défis	53
2.4.1.1 België als maritieme natie	53	2.4.1.1 La Belgique en tant que nation maritime	53
2.4.1.2 Belgische zeevaart in de Europese Unie	54	2.4.1.2 Navigation maritime belge dans l'Union européenne	54
2.4.1.3 Watergebonden tewerkstelling	54	2.4.1.3 Emplois liés au secteur maritime	54
2.4.1.4 Toenemende verwachtingen inzake de rol van de overheidsadministratie .	55	2.4.1.4 Exigences de plus en plus fortes vis-à-vis du rôle des autorités	55
2.4.2. Duurzame ontwikkeling	55	2.4.2. Développement durable	55
2.4.3. Veiligheid – leefmilieuvrijwaring	55	2.4.3. Sécurité et préservation de l'environnement	55

2.4.4. Beveiliging	58
2.4.5 Het beleid t.a.v. de consumenten	58
2.4.5.1. Voor de watersporter	59
2.4.5.2. Voor de passagier	61
2.4.5.3. Voor de zeevarende	61
2.4.5.4. Voor de binnenschippers	62
2.4.6 De regulering	62
HOOFSTUK III - EEN NOG DOELTREFFENDER BEHEER	63
3.1 De FOD	63
3.2 De drie verbintenissen van de FOD tegenover de transportsector	63

2.4.4. Sûreté	58
2.4.5. La politique à l'égard des consommateurs	58
2.4.5.1. Pour les plaisanciers	59
2.4.5.2. Pour les passagers	61
2.4.5.3. Pour les marins	61
2.4.5.4. Pour les bateliers	62
2.4.6 La régulation	62
CHAPITRE III. UNE GESTION TOUJOURS PLUS EFFICACE	63
3.1 Le SPF	63
3.2 Les trois engagements du SPF à l'égard du secteur du transport	63

HOOFDSTUK 1

INLEIDING

Mobiliteit, groei- en risicofactoren : congestie, leefmilieu en veiligheid aanpakken**1.1 Mobiliteit in België: van primordiaal belang**

In 2006 staat mobiliteit voor meer dan 144 miljard personen/kilometers, of 14.000 afgelegde kilometers per inwoner. Wat het goederenvervoer aangaat betekent zulks 95 miljard ton/km.

Mobiliteit, dat zijn ook de 300.000 personen die elke dag vanuit Vlaanderen en Wallonië naar Brussel pendelen.

Het vervoer vertegenwoordigt ongeveer 66 miljard euro of 22%¹ van het totaal van de nationale uitgaven. Het vervoer is een van de belangrijkste economische activiteiten van ons land.

Bovendien neemt het verkeer in België toe. In de periode 2000-2005 zijn het aantal passagier/km en het aantal ton/km gestegen met meer dan 2% per jaar. Zowel het belang als de ontwikkeling van het transport zorgen ervoor dat de overheid bijzondere aandacht aan de sector dient te schenken, zeker omdat de sector voor belangrijke uitdagingen staat, die een risicofactor vormen voor het voortbestaan ervan.

Mobiliteit is ook van groot sociaal belang, namelijk de toegankelijkheid tot locaties waar uiteenlopende activiteiten voor de bevolking plaatsvinden: werk, school, inkopen, vrije tijd, ... Maar liefst 12% van de uitgaven van de Belgische gezinnen gaat naar transport; dit percentage ligt zelfs nog hoger, wanneer men het aandeel van het transport meetelt in alle afgewerkte producten die een gezin nodig heeft om te leven.

Gelet op het grote belang van de mobiliteit zijn verschillende acties op verschillende domeinen nodig. Dit kan onmogelijk in één jaar worden gerealiseerd. Deze beleidsnota omvat dan ook acties voor de gehele legislatuur. Voor de meeste acties wordt dit jaar reeds de aanzet gegeven. Deze beleidsnota zal jaarlijks bijgestuurd worden waar nodig.

1.2 Mobiliteit : risicofactoren

De mobiliteit wordt, vooral in dat deel van Europa waarin België is gelegen, steeds kleiner, terwijl de nood eraan onophoudelijk toeneemt. Rekening houdend met de beperkte omvang van het gebied en de bevolkingsdichtheid ervan, is congestie nabij. Men moet dus waakzaam zijn om te voorkomen dat deze mobiliteit bedreigd wordt.

¹ Cijfers van het Federaal Planbureau van 2000 geëxtrapoleerd

CHAPITRE 1^{er}

INTRODUCTION

La mobilité, facteurs de croissance et de risque: relever les défis de l'engorgement, de l'environnement et de la sécurité**1.1 La mobilité en Belgique: un enjeu de première importance**

En 2006, la mobilité, c'est plus de 144 milliards de personnes/kilomètres ou encore 14.000 kilomètres parcourus par habitant. En ce qui concerne le transport de marchandises, il s'agit de 95 milliards de tonnes/km.

La mobilité au quotidien, c'est par exemple trois cent mille personnes qui viennent travailler de Flandre et Wallonie à Bruxelles chaque jour.

Le transport représente environ 66 milliards d'euros, ou encore 22%¹ des dépenses totales nationales. C'est donc une des plus importantes activités économiques de notre pays.

De surcroît, le trafic en Belgique est en augmentation. Sur la période 2000-2005, le nombre de passagers/km et le nombre de tonnes/km transportées ont cru à un rythme supérieur à 2% par an. Tant l'importance que l'évolution du transport font que le secteur requiert une attention particulière de la part des pouvoirs publics, d'autant plus que de sérieux défis se présentent à lui, facteurs de risques mettant en danger sa pérennité.

La mobilité revêt également une importante dimension sociale: l'accessibilité aux lieux où se déroulent les diverses activités humaines: travail, école, achats, visites, loisirs, ... Témoin s'il en faut de cette importance, le transport représente 12 % des dépenses des ménages en Belgique; cette part est plus importante encore si l'on y ajoute la part du transport dans tous les produits finis dont un ménage a besoin pour vivre.

Vu l'importance de la mobilité, de nombreuses actions ayant trait à différents domaines sont nécessaires. Tel ne peut pas être réalisé en un an. Cette note de politique contient donc des actions s'étalant sur l'ensemble de la législature. La plupart des actions seront déjà initiées cette année. Cette note de politique sera annuellement revue et adaptée si nécessaire.

1.2 La mobilité: facteurs de risque

La mobilité, surtout dans la partie de l'Europe où la Belgique est centrale, se fait de plus en plus rare alors qu'elle est l'objet d'une demande sans cesse croissante. Compte tenu l'exiguïté du territoire et de la forte densité de population, la congestion guette, et donc la mobilité est menacée si l'on n'y prend garde.

¹ Chiffres du Bureau Fédéral du Plan de 2000 extrapolé

Deze toenemende vermindering van mobiliteit vormt een probleem voor onze maatschappij, dat een doortastende politieke benadering vereist.

Maar het vervoer kent nog andere uitdagingen:

- het klimaat : aan het begin van deze 21ste eeuw ziet men de eerste tekenen van de klimaatverandering: de uitstoot van CO₂ door het vervoer is tussen 1990 en 2005² met 29% gestegen, in een periode dat de Kyoto-normen over de hele wereld een verlaging van 7,5% opleggen; deze uitdaging wordt dus alsmaar groter.

- Energie: het verbruik is bijna even sterk gestegen en is bijna uitsluitend afhankelijk van aardolie, met sterke schommelingen in beschikbaarheid en prijs.

- De Luchtvervuiling heeft steeds nadeligere gevolgen voor de volksgezondheid. Het thema fijnstof nodigt uit tot een debat over het toenemend aantal dieselmotoren in het voertuigenpark.

- Door de Ruimtelijke schaarste moet de aanleg van nieuwe infrastructuur goed wordt overdacht.

- Veiligheid : in 2006 vielen in België 1.000 doden en 65.000 gewonden op de wegen.

1.2.1 Het vraagstuk energie en klimaat

Een optimaal gebruik van de infrastructuur en de transportmiddelen, alsook een toenemend gebruik van het spoor, de waterwegen en het openbaar vervoer zouden een essentiële bijdrage leveren tot het antwoord op het vraagstuk energie en klimaat.

De vaststelling dat de weg de voornaamste transportmodus zal blijven, noodzaakt een verbetering van de prestaties van de voertuigen op het gebied van energie. Op dat gebied staat nog veel te doen en zijn er vele mogelijkheden. In dat kader is het van belang de Europese normenschaal te volgen, naar het voorbeeld van de normen die reeds gelden voor de uitstoot van vervuilende stoffen.

1.2.2 Een schone mobiliteit

Inzake bestrijding van de luchtvervuiling moet men toch inspanningen blijven leveren om zo de steeds grotere bedreiging van fijnstof voor de volksgezondheid tegen te gaan.

De dichtsbewoonde gebieden, zeker in België, ondervinden de grootste moeite om de Europese normen inzake luchtkwaliteit te respecteren, onder meer door het toenemend aantal dieselmotoren in het voertuigenpark.

² www.climat.be

Cette raréfaction grandissante est devenue un problème pour notre société nécessitant une approche politique forte.

Mais au-delà de la mobilité elle-même, il existe d'autres défis relatifs au transport:

- climatique: en ce début du 21e siècle, nous sommes confrontés aux premiers signes des changements climatiques: les émissions de CO₂ dues au transport ont augmenté de 29% entre 1990 et 2005², dans le même temps où les engagements de Kyoto imposent une diminution globale de 7.5%; ce défi ne risque que de croître;

- énergétique: la consommation a augmenté pratiquement d'autant, et reste quasi exclusivement dépendante du pétrole, avec des aléas importants sur la disponibilité et les prix;

- la pollution atmosphérique, avec des conséquences de plus en plus mal acceptées sur la santé publique; la question des particules fines s'est invitée au débat à cause de la dieselisation du parc automobile;

- la rareté de l'espace, qui nécessite que la création de nouvelles grandes infrastructures soit bien réfléchie;

- la sécurité, la Belgique compte mille morts et 65.000 blessés en 2006 sur les routes.

1.2.1 Le défi énergétique et climatique

Par une utilisation optimale des infrastructures, des moyens de transport et un recours accru au rail, à la voie d'eau et aux transports publics, on contribue déjà de manière significative à la réponse au défi énergétique et climatique.

Au-delà, partant du constat que la route restera le mode de transport dominant, il y a lieu de veiller à l'amélioration des performances énergétiques des véhicules, pour laquelle il y a encore beaucoup à faire et où il y a aussi beaucoup de potentialités. A cet égard il est important d'adopter à l'échelle européenne des normes, à l'instar de celles qui régissent déjà les émissions de polluants.

1.2.2 Une mobilité propre

Il faut continuer les efforts en matière de lutte contre la pollution atmosphérique et les accentuer notamment pour contrer les menaces grandissantes sur la santé publique que constituent les particules fines.

Les régions les plus densément peuplées, notamment en Belgique, ont toutes les peines du monde à respecter les normes européennes de qualité de l'air, notamment à cause de la diésélisation du parc automobile.

² www.climat.be

Het is dus noodzakelijk de Europese inspanningen te steunen, zodat de Unie een zo snel mogelijk tempo aanhoudt, nodig om de ontwikkeling van de voertuig-normen tegen vervuiling na te leven.

België moet deze inspanningen steunen door actie te ondernemen op het niveau van haar eigen bevoegdheden, en dit door met name via fiscale weg een stimulans te creëren voor minder vervuilende voertuigen en brandstoffen.

1.2.3 Een veilige mobiliteit

Veiligheid en beveiliging vragen de aandacht, zij vormen dus sleutelpunten in de politieke besluitvorming. Zij hebben een grote economische – een kost maar tegelijk een winst – en sociale impact: denk maar aan de verkeersslachtoffers.

Zij omvatten verschillende aspecten, gaande van de veiligheid van de transportinfrastructuur tot de beveiliging van goederen of de verkeersveiligheid.

Zowel de infrastructuur als de uitbouw van de transportsystemen zijn van belang.

De veiligheid van het transport betreft alle modi.

De veiligheid op de weg moet prioriteit krijgen, omdat de cijfers voor zichzelf spreken – de verpletterende meerderheid van de slachtoffers van het vervoer valt op de wegen – en omdat wij allen gebruikers zijn van de weg als automobilist, fietser, voetganger.

Om dat te kunnen verwezenlijken, diens men rekening te houden met alle invalshoeken – het gedrag van de bestuurders, de infrastructuur, de voertuigen,... – en alle actoren: gebruikers, de overheden bevoegd voor infrastructuur en controle, de automobiël-industrie enz.

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid hebben de grote verdienste de problematiek aan te snijden binnen een globale logica, de actoren samen te brengen en bestudeerde en pertinente aanbevelingen uit te brengen.

Daarom moeten hun werkzaamheden worden gebruikt als leidraad voor de beslissingen op het gebied van verkeersveiligheid.

1.3. De duurzame mobiliteit

Een effectief transportsysteem is enerzijds essentieel voor de creatie van een duurzame welvaart van de bevolking.

Anderzijds is het ook belangrijk dat de transportsector zijn bijdrage levert aan de uitbouw van een duurzame economie en dus goed scoort op de drie assen van duurzaamheid: de economische, de ecologische en de sociale.

Il faut donc appuyer les travaux européens de manière à ce que l'Union adopte un rythme aussi rapide que possible pour l'évolution des normes des véhicules en matière de pollution.

La Belgique doit également appuyer ces efforts par une action au niveau de ses propres compétences, en encourageant notamment par voie fiscale les véhicules et carburants plus propres.

1.2.3 Une mobilité sûre

La sécurité et la sûreté sont des préoccupations importantes, et donc des éléments clés dans la prise de décision politique. Elles ont des incidences économiques – un coût mais également un bénéfice –, et aussi sociales majeures: on songe par exemple aux victimes d'accidents.

Elles revêtent plusieurs aspects, de la sécurité des infrastructures de transport à la sécurité des biens en passant bien sûr par la sécurité routière.

L'infrastructure tout comme l'exploitation des systèmes de transport sont concernés.

La sécurité des transports concerne tous les modes.

La sécurité routière doit constituer une priorité, du fait des chiffres – l'écrasante majorité des victimes d'accidents de transport sont sur la route –, et du fait que nous sommes tous des usagers de la route en tant qu'automobiliste, cycliste, piéton.

Pour réaliser cela, il importe de considérer tous les aspects – comportement des conducteurs, infrastructure, véhicules, ... – et d'impliquer tous les acteurs: usagers, autorités responsables de l'infrastructure et du contrôle, industrie automobile et construction routière etc.

Les Etats généraux de la Sécurité routière ont le grand mérite d'aborder la problématique dans une logique globale, de rassembler les acteurs, et de produire des recommandations étudiées et pertinentes.

C'est pourquoi leurs travaux doivent servir de guide pour les décisions à prendre en matière de sécurité routière.

1.3 La mobilité durable

Un système de transport performant est, d'une part, essentiel pour la création d'une prospérité durable de la population.

D'autre part, il est également important que le secteur du transport contribue au développement d'une économie durable et qu'il fasse preuve de bons résultats au niveau des trois piliers de la durabilité: l'économie, l'écologie et le social.

Economische duurzaamheid houdt in dat de middelen in de transportsector efficiënt worden besteed en dat het erin geïnvesteerde kapitaal behoorlijk wordt onderhouden. Het centrale doel hier is om de transportsector zo uit te bouwen dat hij op een kosten-effectieve manier kan inspelen op de veranderende noden van mensen en bedrijven. Voldoende en faire concurrentie en voldoende gerichtheid op de noden van de gebruikers zijn daarvoor essentieel. De overheid kan daartoe o.a. bijdragen door de creatie van voldoende competitieve marktstructuren, het geven van adequate incentives voor het optimaal benutten van de verschillende vormen van verkeersinfrastructuur, het bevorderen van het geïntegreerd strategisch lange termijn denken over vervoersmodi heen.

Ecologische duurzaamheid in de transportsector vereist dat de externe effecten van het transport op mens en leefmilieu voldoende worden geïntegreerd bij de investeringsbeslissingen en de gebruiksbeslissingen met betrekking tot de infrastructuur.

Een brede evaluatie van nieuwe investeringsbeslissingen met in acht name van alle maatschappelijke kosten en baten, een adequate prijspolitiek die de weergave vormt van alle maatschappelijke kosten verbonden aan het gebruik van de vervoersinfrastructuur evenals het voorzien van voldoende middelen voor de instandhouding ervan zijn daarbij cruciaal.

Ecologische duurzaamheid vereist in eerste instantie voldoende aandacht voor het verminderen van de ongevallen en de negatieve gevolgen van het transport op de gezondheid. Daarnaast dient men oog te hebben voor de door het transport gecreëerde vervuiling en moet de transportsector zijn bijdrage leveren aan de verwezenlijking van de Kyoto-doelstellingen en de doelstellingen inzake energiepolitiek waartoe de EU zich heeft geëngageerd.

Sociale duurzaamheid vereist in de eerste plaats dat de transportsector aan de burgers een voldoende betrouwbare en veilige mobiliteit kan garanderen met bijzondere aandacht voor de deelname van de minst begoeden. Daarnaast is uiteraard aandacht vereist voor de duurzame tewerkstelling van het personeel tegen maatschappelijk aanvaardbare arbeidsvoorwaarden. Dialoog met de sociale partners en met de gebruikers is daarbij van essentieel belang.

De ontwikkeling van een duurzame mobiliteit vergt een geïntegreerde benadering van deze drie dimensies bij het nemen van alle beslissingen zowel door de publieke autoriteiten als door de publieke en private aanbieders van vervoer en de gebruikers van vervoersdiensten. Daarbij dringen zich soms moeilijke afwegingen op, maar zijn er ook opportuniteiten voor innovatie en creativiteit.

L'économie durable demande l'utilisation efficiente des moyens dans le secteur de transport ainsi qu'un entretien appropriée des investissements. L'objectif principal est de construire le secteur du transport de telle sorte qu'il puisse réagir de manière efficiente aux changements des besoins des hommes et des entreprises. A cet effet, une compétitivité suffisante et honnête et une attention suffisante aux besoins des consommateurs sont essentielles. Le Gouvernement peut y contribuer entre autres par la création de suffisamment de structures de marché compétitives, l'organisation d'incitations adéquates pour l'utilisation optimale des différentes formes d'infrastructure de transport, la promotion d'une réflexion stratégique à long terme.

L'écologie durable dans le secteur du transport exige que les effets externes du transport sur l'homme et l'environnement soient suffisamment intégrés lors des décisions d'investissements et lors des décisions d'utilisation de l'infrastructure.

Une large évaluation des nouvelles décisions d'investissements en tenant compte de tous les coûts et bénéfices sociaux, une politique de prix adéquate qui reflète tous les coûts sociaux liés à l'exploitation de l'infrastructure de transport et une provision de moyens suffisants pour le maintien de cette infrastructure s'avèrent particulièrement crucial.

La durabilité écologique exige en premier lieu suffisamment d'attention pour la réduction des accidents et des conséquences négatives du transport sur la santé. Au-delà, il faut qu'on soit attentif à la pollution créée par le transport, et le secteur du transport doit apporter sa contribution à la réalisation des objectifs Kyoto ainsi qu'aux objectifs de la politique de l'énergie auxquels l'UE s'est engagée.

La durabilité sociale exige en premier lieu que le secteur du transport garantisse aux citoyens une mobilité suffisamment fiable et sûre en portant une attention particulière aux plus démunis. En outre, il est évidemment indispensable de faire attention à l'emploi durable du personnel à des conditions de travail socialement acceptables. Un dialogue avec les partenaires sociaux et avec les usagers se révèle particulièrement important.

Le développement d'une mobilité durable exige une approche intégrée de ces trois dimensions au moment de prendre toutes les décisions tant par les autorités publiques que par les transporteurs publics et privés et les usagers de services de transport. Dès lors des dosages difficiles s'imposent parfois, mais des opportunités pour l'innovation et la créativité s'offrent également.

De uitbouw van een duurzame transportsector vereist bovenal een geïntegreerde lange termijnvisie voor de verschillende vervoersmodi. Daarbij staat niet alleen de optimalisatie binnen iedere vervoersmodus apart centraal, maar is er tevens aandacht voor de optimale verdeling van de vervoersstromen over de verschillende vervoersmodi en voor het complementair benutten van die vervoersmodi.

Daarom wil de regering in samenspraak met de Gewesten en rekening houdende met elkeen's bevoegdheid o.a.:

- de ontwikkeling van geïntegreerde duurzame strategische planning op de diverse beslissingsniveau's aanmoedigen;
- het gebruik van middelen voor een intelligente mobiliteit bevorderen, o.a. met als doel te komen tot een verbeteren van het niveau van belading, optimalisering van route en timing, verbeteren van de transportlogistiek;
- onderzoeken hoe de mogelijkheden geboden door de geamendeerde Eurovignet Richtlijn 2006/38 in ons land kunnen worden benut teneinde te komen tot een variabilisering van de kosten van het vervoer gebaseerd op het aantal afgelegde kilometers zonder evenwel de concurrentiepositie van de Belgische vervoerssector in gevaar te brengen;

De regering zal ook de werkzaamheden binnen de Europese Unie ondersteunen ten einde te komen tot een integratie van de externe kosten in alle vervoersmodi binnen de Europese eenheidsmarkt met toepassing van de best practices vervat in het daartoe recentelijk ontwikkelde Europese handboek. Op die manier zullen gebruikers van vervoerdiensten overal in de interne markt de juiste prijssignalen krijgen die het hen mogelijk moeten maken tot een juiste afweging te komen van hun vervoersnoden in relatie tot andere bedrijfspraktijken en behoeften en tot de juiste keuze met betrekking tot de manier waarop zij aan die behoeften willen voldoen. De aanbieders van vervoerdiensten zullen ertoe worden gemotiveerd voortdurend na te denken over mogelijkheden om het negatieve effect ervan op mens en milieu te verkleinen.

1.3.1 Woon-werkverkeer

De regering wil de duurzaamste vervoerswijzen steunen.

Met de diagnostiek over de verplaatsingen van de werknemers tussen hun woon- en werkplaats hebben we in 2005 meer dan 27% van de totale beroepsbevolking in België bereikt. De eerste diagnostiek heeft veel nut-

La mise en place d'un secteur de transport durable exige principalement une vision à long terme intégrée des différents modes de transport. A cet effet, il ne suffit pas d'optimiser chaque mode de transport même, mais il faut aussi veiller à une répartition optimale des flux de transport entre les différents modes de transport et à une utilisation en complémentarité de ceux-ci.

A cet égard, le Gouvernement veut, d'un commun accord avec les Régions et en tenant compte de leurs compétences respectives e.a.:

- encourager le développement d'une planification stratégique durable intégrée aux différents niveaux de décision;
- promouvoir l'utilisation de moyens pour une mobilité intelligente, ayant comme objectif l'amélioration du niveau de charge, l'optimisation de l'itinéraire et du timing, l'amélioration de la logistique de transport;
- analyser comment peuvent être exploitées dans notre pays les possibilités offertes par la Directive Eurovignette 2006/38 amendée afin de réaliser une variabilisation des coûts de transport basée sur le nombre de kilomètres parcourus sans mettre néanmoins en danger la position compétitive du secteur de transport belge.

Le gouvernement soutiendra aussi les efforts de l'Union Européenne afin de pouvoir réaliser une intégration des coûts externes dans tous les modes de transport à l'intérieur du marché unique européen par l'application des best practices reprises dans le manuel européen récemment développé à ce sujet.

Ainsi, les utilisateurs de services de transport partout dans le marché intérieur recevront les signaux corrects en matière de prix qui rendront possible de faire les bons dosages de leur besoins de transport en relation avec d'autres activités professionnelles et besoins, et de faire le choix exact quant à la manière dont ils veulent y répondre. Les organisateurs des services de transport seront motivés à considérer continuellement les possibilités pour réduire l'effet négatif sur l'homme et l'environnement.

1.3.1 Déplacements entre le domicile et le lieu de travail

Le gouvernement veut soutenir le plus possible les modes de transport les plus durables.

En 2005, avec le premier diagnostic des déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail nous avons atteint plus de 27% de la totalité de la population active en Belgique. Le premier diagnostic

tige informatie voor beleidsvoerders op diverse niveaus opgeleverd:

- ± 46% van de verplaatsingen in de ochtend- en avondspits heeft betrekking op het woon-werkverkeer.

- Wanneer bedrijven of openbare instellingen een actief mobiliteitsbeleid voeren, is er sprake van een wezenlijke verschuiving naar duurzamere vervoersmiddelen.

Daarom zal de regering in overleg met de sociale partners onderzoeken of het opmaken van een bedrijfsvervoersplan kan worden aangemoedigd en onder welke voorwaarden dat kan gebeuren.

De regering heeft ook het vaste voornemen om, zoals wettelijk voorzien, in 2008 een tweede diagnostiek van de woon-werkverplaatsingen te organiseren.

1.3.2 Kaderovereenkomst Planbureau

Het Federaal Planbureau heeft, in opdracht van en in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer, drie projecten gerealiseerd rond (1) vervoersindicatoren, (2) satellietrekeningen aansluitend op de nationale rekeningen en (3) een simulatiemodel (PLANET). De samenwerking met het Federaal Planbureau zal na de huidige kaderovereenkomst (2004-2007) op grond van een nieuwe overeenkomst worden voortgezet.

Met de nieuwe kaderovereenkomst zal er aandacht worden besteed aan het gebruik van het PLANET-model via concrete en specifieke simulaties, zal de set van indicatoren worden uitgebreid en zal er werk worden gemaakt van enerzijds de berekening van de externe kosten van de verschillende transportmodi en anderzijds van het opnemen van deze kosten in de satellietrekeningen.

a fourni de très nombreuses informations utiles aux décideurs politiques à différents niveaux:

- ± 46 % des déplacements durant les heures de pointe du matin et du soir ont lieu entre le domicile et le lieu de travail.

- Lorsque les entreprises ou organismes publics mènent une politique de mobilité active, il y a un glissement réel vers des moyens de transport plus durables.

C'est la raison pour laquelle le gouvernement examinera, en concertation avec les partenaires sociaux si, et à quelles conditions, il est possible de stimuler les entreprises à élaborer un plan de transport.

Le gouvernement a également la ferme intention d'organiser en 2008, comme la loi le prévoit, un deuxième diagnostic des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

1.3.2. Convention-cadre avec le Bureau fédéral du Plan

Le Bureau fédéral du Plan a réalisé trois projets pour le compte du et en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports portant sur (1) les indicateurs de transport, (2) les comptes satellites en complément des comptes nationaux et (3) un modèle de simulation (PLANET). À l'issue de la convention-cadre (2004-2007), une nouvelle convention prolongera la coopération avec le Bureau fédéral du Plan.

La nouvelle convention-cadre permettra de consacrer de l'attention à l'utilisation du modèle PLANET via des simulations concrètes et spécifiques, d'accroître le nombre d'indicateurs, de calculer les coûts externes des différents modes de transport et d'intégrer ces coûts dans les comptes satellites.

HOOFDSTUK 2

DE PRIORITEITEN VOOR DE VERSCHILLENDE
VERVOERSSECTOREN

2.1. Verkeersveiligheid

2.1.1. De uitdagingen

2.1.1.1 Een verkeersveiligheidsbeleid met ambitieuze doelstellingen

Tijdens de eerste Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2002) werd in navolging van het Europees Witboek een becijferde doelstelling geformuleerd, namelijk het aantal verkeersdoden per jaar tegen 2010 halveren ten opzichte van het gemiddelde van 1998, 1999 en 2000. Dit komt neer op een daling tot onder de 750 doden.

De meest recente cijfers (2006: 1.069 doden, bron: FOD Economie, BIVV) wijzen op een daling met 28,7% ten opzichte van de referentieperiode (1998 tot en met 2000). De geleverde inspanningen van de laatste jaren om de verkeersveiligheid te verbeteren, leveren dus resultaat op.

In het verlengde van het gevoerde beleid en de behaalde resultaten hebben de tweede Staten-Generaal (2007) een nieuwe doelstelling geformuleerd: het aantal verkeersdoden tegen 2015 doen dalen tot minder dan 500. Daartoe is het «Charter voor de Verkeersveiligheid», met tal van concrete aanbevelingen, opgesteld en onderschreven door de politieke partijen.

Gelet op de evolutie van de cijfers in 2006 is de kans groot dat het voor 2010 gestelde oogmerk niet wordt gehaald, evenmin tegen 2015, tenzij er belangrijke bijkomende maatregelen worden getroffen.

Daarom werd op 5 maart 2008 een vergadering georganiseerd van het Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid. Daar werd een *task-force* verkeersveiligheid opgericht. Deze *task-force* moet ervoor zorgen dat de kwantitatieve doelstellingen op korte en lange termijn worden bereikt, en heeft tevens tot opdracht gekregen om de regionalisering van de verkeersveiligheid te begeleiden.

2.1.1.2 Het rijbewijs

Verschillende acties moeten ondernomen worden op het gebied van de rijopleiding en de rijbewijzen, onafgezien van het feit dat de rijopleiding en de rijexamens naar de Gemeenschappen zouden worden overgeheveld tegen 1 januari 2009.

In het kader van de aanpak van de recidive van verkeersovertreden moeten een aantal randvoorwaarden

CHAPITRE 2

LES PRIORITÉS POUR LES DIFFÉRENTS
SECTEURS DU TRANSPORT

2.1. La sécurité routière

2.1.1. Les défis

2.1.1.1 Une politique de sécurité routière aux objectifs ambitieux

Au cours des premiers États généraux de la sécurité routière (2002), un objectif chiffré a été formulé dans la foulée du livre blanc européen, à savoir réduire de moitié le nombre de tués de la route d'ici 2010 par rapport à la moyenne de 1998, 1999 et 2000. Ceci équivaut à une baisse au-dessous de 750 morts.

Les chiffres les plus récents (2006: 1.069 morts, source: SPF Économie, IBSR) révèlent une diminution de 28,7 % par rapport à la période de référence (1998 jusqu'à 2000 incluse). Ces données chiffrées prouvent que les efforts fournis ces dernières années pour renforcer la sécurité routière portent leurs fruits.

Dans le prolongement de la politique menée et des résultats obtenus, les deuxièmes États généraux (2007) ont formulé un nouvel objectif: ramener le nombre de tués de la circulation d'ici 2015 à moins de 500. La «Charte de la sécurité routière» comportant de nombreuses recommandations concrètes a été élaborée et approuvée à cet effet par les partis politiques.

Au vu de l'évolution des chiffres en 2006, le risque est grand de ne pas atteindre l'objectif fixé pour 2010, ni pour 2015, sans mettre en œuvre des mesures supplémentaires importantes.

C'est la raison pour laquelle le 5 mars 2008 s'est tenue une réunion du Comité interministériel pour la sécurité routière, lequel a créé une *task-force* sécurité routière. Cette *task-force* doit veiller à ce que les objectifs quantitatifs à court et à long terme soient atteints et a, en outre, reçu comme mission d'accompagner la régionalisation de la sécurité routière.

2.1.1.2 Le permis de conduire

Diverses actions en matière de formation à la conduite et de permis de conduire doivent être entreprises, nonobstant le fait que la formation à la conduite et les examens de conduite seront transférés pour le 1^{er} janvier 2009 aux Communautés.

Dans le cadre de la lutte contre la récidive des infractions routières, certaines conditions préalables doivent

worden vervuld, waaronder een volledige en gecentraliseerde registratie van alle overtredingen, dus ook van de onmiddellijke inningen. Tijdens deze legislatuur zullen dan de nodige initiatieven ontwikkeld worden en hierbij zal de Authentieke Bron Rijbewijzen een centrale rol spelen. Ook initiatieven ten aanzien van de gerechtelijke en politionele overheden zijn noodzakelijk om de randvoorwaarden te realiseren, zodat recidive op termijn efficiënt kan aangepakt worden.

a. Evaluatie van de vernieuwde rijopleiding

De in september 2006 ingevoerde rijopleiding wordt geëvalueerd en zal in 2008 aanleiding geven tot enkele aanpassingen.

b. Richtlijn 2003/59/EG (vakbekwaamheid)

De Europese richtlijn 2003/59/EG strekt ertoe de vakbekwaamheid van de bestuurders in het goederen- en personenvervoer over de weg te waarborgen door middel van een examen voor de toegang tot het beroep (basiskwalificatie) en een systeem van opleiding tijdens de uitoefening van het beroep (permanente vorming): het bewijs van vakbekwaamheid toont aan dat de bestuurder geslaagd is voor het examen basiskwalificatie en de vereiste nascholing heeft gevolgd. Dit bewijs is in principe vijf jaar geldig: om de vijf jaar kan de vakbekwaamheid verlengd worden, mits een verplichte nascholing van 35 uur bij een erkende instelling.

Het koninklijk besluit tot omzetting van richtlijn 2003/59/EG werd begin 2007 in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd. Dit besluit dient te worden aangevuld met de uitvoeringsbesluiten omtrent de retributies en de erkenningsaanvragen voor examen- en opleidingscentra. De bevoegdheidsoverdrachten inzake rijopleiding en examens vereisen een nauwe samenwerking met de Gewesten en Gemeenschappen om iedere nadelige vertraging voor de betrokken ondernemingen en chauffeurs te vermijden.

De implementatie van de opleiding en de examens alsook de opvolging daarvan, zal in twee fasen ingevoerd worden. Een eerste fase betreft de chauffeurs voor personenvervoer (rijbewijs D) en zal vanaf september 2008 van start gaan. De tweede fase voor de chauffeurs voor goederenvervoer (rijbewijs C) zal vanaf september 2009 starten.

c. Richtlijn 2006/126/EG (3de richtlijn rijbewijs - bankkaartmodel)

De derde Europese richtlijn rijbewijzen (2006/126/EG), die de vervanging van de papieren rijbewijzen door een plastic bankkaartmodel oplegt, zal meerdere effecten hebben.

être remplies, parmi lesquelles l'enregistrement complet et centralisé de l'ensemble des infractions et donc aussi des perceptions immédiates. Les initiatives nécessaires seront dès lors prises au cours de la présente législature et la Source authentique des permis de conduire jouera un rôle central à ce niveau. Des initiatives devront également être prises à l'égard des autorités de justice et de police afin de réaliser les conditions préalables de telle sorte que la récidive puisse être combattue efficacement à terme.

a. Évaluation de la nouvelle formation à la conduite

La formation à la conduite introduite en septembre 2006 doit faire l'objet d'une évaluation et donnera lieu à quelques modifications.

b. Directive 2003/59/CE (aptitude professionnelle)

La directive européenne 2003/59/CE vise à garantir l'aptitude professionnelle du conducteur dans le transport de marchandises et de voyageurs sur la route, au moyen d'un examen d'accès à la profession (qualification initiale) et d'un système de formation pendant l'exercice de la profession (formation continue): le certificat d'aptitude professionnelle démontre que le conducteur a réussi l'examen de qualification initiale et a suivi la formation continue obligatoire. Ce certificat est en principe valable cinq ans: l'aptitude professionnelle peut être prolongée tous les cinq ans, à condition de suivre une formation continue de 35 heures auprès d'un institut agréé.

L'arrêté royal transposant la directive 2003/59/CE a été publié début 2007 au *Moniteur belge*. Il doit encore être complété par les arrêtés d'exécution relatifs aux redevances et aux demandes d'agrément pour les centres d'examen et de formation. Compte tenu des transferts de compétences en matière de formation à la conduite et d'examens, une collaboration étroite avec les Régions et Communautés est indispensable pour éviter tout retard préjudiciable aux entreprises et aux chauffeurs concernés.

La formation et les examens, ainsi que leur suivi seront instaurés en deux phases. La première phase concerne les conducteurs destinés au transport de personnes (permis de conduire D) et débutera en septembre 2008. La deuxième phase relative aux conducteurs destinés au transport de marchandises (permis de conduire C) démarrera en septembre 2009.

c. Directive 2006/126/CE (3ième directive sur le permis de conduire - modèle de carte bancaire)

La troisième directive européenne sur le permis de conduire (2006/126/CE), qui impose le remplacement des permis de conduire en papier par un modèle en plastique au format d'une carte bancaire, générera plusieurs résultats.

– In de eerste plaats zullen de fraudemogelijkheden verminderen door de nieuwe afleveringsvorm (plastic kaart, eventueel uitgerust met een chip) en door de beperkte administratieve geldigheid (10 jaar).

– Daarnaast wordt het rijbewijstoerisme bestreden in gevallen van verval van het recht tot sturen of bij intrekking van het rijbewijs.

– Door het uniforme karakter van het nieuwe rijbewijs en de herbevestiging van het principe van wederzijdse erkenning van rijbewijzen in de EU zal het vrij verkeer van burgers gewaarborgd worden.

– Ten slotte zal het rijbewijs bijdragen tot een verbeterde verkeersveiligheid door meer duidelijkheid over de voertuigen waarop de categorieën rijbewijzen betrekking hebben, door de invoering van een rijbewijs voor bromfietsen, door de geleidelijke toegang tot zware motorrijwielen, enz.

Er zullen stappen moeten worden ondernomen om de overgang naar het nieuwe model conform de richtlijn tegen uiterlijk 2013 te verwezenlijken.

d. «Authentieke Bron Rijbewijzen»

Om de vooropgestelde initiatieven op het vlak van de rijopleiding en het rijbewijs in goede banen te leiden, zal het noodzakelijk zijn de «Authentieke Bron Rijbewijzen» te operationaliseren. Deze gegevensbank zal alle info over de afgifte van de rijbewijzen, het verval van het recht tot sturen, de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs en het tijdelijk rijverbod integreren.

Deze gegevensbank komt enerzijds tegemoet aan de nood aan correcte informatie in «*real time*», waardoor de controlediensten en administraties (politie, justitie, gemeenten,...) correcte controles kunnen uitvoeren, en anderzijds aan de wens tot verdere doorvoering van de administratieve vereenvoudiging voor de burger. Tezelfdertijd waarborgt een dergelijk systeem beter de privacy.

Ten slotte zal deze bron worden gekoppeld aan de andere authentieke bronnen, in casu Rijksregister, Kruispuntbank Ondernemingen, Authentieke Bron Voertuigen, enz.

Er zal voor de implementatie van deze gegevensbank een wettelijk kader worden gecreëerd.

– Tout d'abord, elle permettra de réduire la fraude grâce à la nouvelle forme de délivrance (carte plastique, munie éventuellement d'une puce) et à la validité administrative limitée (10 ans) du nouveau permis de conduire.

– Elle permettra ensuite de lutter contre le tourisme du permis de conduire en cas de déchéance du droit de conduire ou de retrait du permis de conduire.

– Elle garantira le principe de la libre circulation des citoyens grâce au caractère uniforme du nouveau permis de conduire et à la reconfirmation du principe de reconnaissance mutuelle des permis de conduire au sein de l'UE.

– Enfin, elle renforcera la sécurité routière par une plus grande clarté en ce qui concerne les véhicules auxquels les catégories de permis de conduire s'appliquent, par l'instauration d'un permis de conduire pour les cyclomoteurs, par l'accès progressif aux motos plus puissantes, etc.

Les démarches devront être entreprises en vue du passage au nouveau modèle d'ici 2013 au plus tard, conformément à la directive.

d. «Source authentique des permis de conduire»

Pour mener à bien les initiatives proposées en matière de formation à la conduite et de permis de conduire, il sera nécessaire de rendre la «Source authentique des permis de conduire» opérationnelle. Cette base de données intégrera toutes les informations relatives à la délivrance des permis de conduire, à la déchéance du droit de conduire, au retrait immédiat du permis de conduire et à l'interdiction temporaire de conduire.

Cette banque de données répond, d'une part, à la nécessité de disposer d'informations correctes en temps réel qui permettront aux services de contrôle et aux administrations (police, justice, communes, ...) d'effectuer des contrôles corrects et, d'autre part, à la volonté de poursuivre la simplification administrative au profit des citoyens. Un tel système assure en même temps une meilleure protection de la vie privée.

Enfin, cette source sera reliée aux autres sources authentiques, en l'occurrence le Registre national, la Banque-Carrefour des Entreprises, la Source authentique des véhicules, etc.

Un cadre légal sera prévu en vue de la mise en oeuvre de cette banque de données.

2.1.1.3 Voertuigen

a. Kaderrichtlijn voertuigen (homologatie - typegoedkeuring)

Het voorstel tot richtlijn van het Europees Parlement en de Raad voor de vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn - herschikking van kaderrichtlijn 70/156/EEG van 6 februari 1970), zal binnenkort op Europees niveau worden aangenomen en zal daarna naar Belgisch recht moeten worden omgezet.

De impact op de reglementering, op de procedures en op de organisatie is van fundamentele aard. In tegenstelling tot de huidige reglementering wordt de goedkeuring volledig Europees vastgelegd.

Het grote voordeel van de harmonisatie van de reglementering is enerzijds dat de voertuigen in de EU aan dezelfde criteria zullen moeten voldoen en anderzijds dat de procedures en verantwoordelijkheden duidelijk omlijnd worden. Vertrekkende hiervan, worden verschillende procedures geëvalueerd en vereenvoudigd.

De eerste stap omvat de behandeling van aanvragen tot goedkeuring van reeds in een lidstaat ingeschreven voertuigen, die in België worden ingevoerd.

De tweede stap behelst een betere samenwerking met en tussen de verschillende actoren op het gebied van de goedkeuring van voertuigen. Het gaat hier om particulieren, constructeurs, officiële en parallelle invoerders, en technische controle.

De omzetting en uitvoering van deze richtlijn zullen zo snel mogelijk worden aangepakt.

Er is ook een volledige informatisering gepland van de homologatieprocedure, parallel aan het uitbouwen van een Europees homologatienetwerk (ETAES - *European Type Approval Exchange System*) en het implementeren van de Authentieke Bron Voertuigen (zie infra).

b. «Authentieke Bron Voertuigen» en traceerbaarheid

Er wordt een kruispuntbank, de zogenaamde «Authentieke Bron Voertuigen», opgericht. Deze zal alle gegevens over de voertuigen (bv. inschrijving, homologatie, enz.) beschikbaar stellen in een relationele en genormaliseerde dataset. Zo zijn de voertuigen ten alle tijde traceerbaar en kunnen de controlediensten en

2.1.1.3 Véhicules

a. Directive-cadre sur les véhicules (homologation - réception par type)

La proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre – refonte de la directive-cadre 70/156/CEE du 6 février 1970) sera bientôt adoptée au niveau européen et ensuite transposée en droit belge.

L'impact tant sur la réglementation, les procédures que sur l'organisation est fondamental. Contrairement à la réglementation actuelle, l'homologation est totalement fixée au niveau européen.

Le principal avantage de l'harmonisation de la réglementation réside dans le fait, d'une part, que les véhicules devront satisfaire aux mêmes critères au sein de l'UE. et, d'autre part, que les procédures et les responsabilités seront clairement définies. Partant de ce constat, différentes procédures seront évaluées et simplifiées.

La première étape concerne le traitement des demandes de réception relatives aux véhicules déjà immatriculés dans un État membre et importés en Belgique.

La deuxième étape consiste en une meilleure collaboration avec et entre les différents acteurs en matière de réception des véhicules. Il s'agit en l'occurrence des particuliers, des constructeurs, des importateurs officiels et parallèles et du contrôle technique.

Cette directive sera transposée et appliquée le plus vite possible.

L'informatisation intégrale de la procédure d'homologation est également prévue, parallèlement à l'élaboration d'un réseau européen d'homologation (ETAES – *European Type Approval Exchange System*) et à l'implémentation de la Source authentique des véhicules (voir infra).

b. «Source authentique des véhicules» et traçabilité

Une banque-carrefour appelée «Source authentique des véhicules» sera créée. Elle rassemblera toutes les données relatives aux véhicules (ex.: immatriculation, homologation, ...) dans un seul ensemble de données relationnelles et normalisées, en vue d'assurer la traçabilité permanente des véhicules et de permettre aux

andere instellingen (zoals het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, de FOD Financiën, enz.) online en in «real time» over de juiste informatie beschikken.

De Authentieke Bron Voertuigen zal de privacy beschermen: doordat zij bestaat uit een geïntegreerde toepassing, met gecontroleerde toegang voor elke dienst voor wat betreft de invoer en correctie van hun specifieke gegevens, kan de bescherming van de gegevens optimaal worden geconcentreerd. Verder kan elke gebruiker beschikken over specifieke functionaliteiten.

Ten slotte zal deze bron gekoppeld worden aan de andere authentieke bronnen, in casu Rijksregister, Kruispuntbank Ondernemingen, Authentieke Bron Rijbewijzen, enz.

Een ontwerp van wet zal aan het Parlement worden voorgelegd, om het wettelijke kader voor de implementatie van deze databank te creëren.

c. Uitzonderlijk vervoer

Gelet op centrale ligging van België en de toename van het uitzonderlijk vervoer, moet het uitzonderlijk vervoer van ondeelbare stukken eindelijk een definitieve en administratief eenvoudige regeling krijgen, vooral met het oog op de verkeersveiligheid, de economische belangen en de concurrentiepositie van de verschillende partners.

Op basis van de Europese aanbevelingen en «best practices» moet het toekomstige systeem er uitzien als volgt: een «one-stop-shopping» bij een centraal bureau moet de vervoerder in staat stellen om zijn dossier snel, efficiënt en keurig af te werken via een korte en duidelijke procedure.

Daarvoor moet een specifieke regelgeving worden gecreëerd en daarnaast een samenwerkingsakkoord tussen de Federale overheid en de gewesten worden gesloten, om de verschillende bevoegdheden te coördineren en om aan de FOD Mobiliteit en Vervoer de mogelijkheid te bieden om als «centraal bureau» voor het afleveren van de vergunningen op te treden.

Ingevolge dit akkoord zal de FOD Mobiliteit en Vervoer beter geplaatst zijn om de intermodaliteit en co-modaliteit te stimuleren, een wens van elke overheid. Hiervoor dient het gebruik van alle verkeersmodi te worden aangemoedigd, en dit om de wegen te ontlasten met zorg voor milieu en omgeving. Het gebruik van spoorweg en waterweg dient te vergroten door de toegangswegen naar de terminals aan te passen en deze overslagplaatsen met het noodzakelijke overslagmaterieel uit te rusten.

services de contrôle et autres organismes (Fonds de garantie des assurances, SPF Finances, ...) de disposer en ligne et en temps réel d'informations correctes.

La Source authentique des véhicules protégera la vie privée: comme elle consiste en une application intégrée, avec accès contrôlé pour chaque service en ce qui concerne la saisie et la correction de leurs données spécifiques, la protection des données peut être concentrée de manière optimale. En outre, chaque utilisateur disposera de fonctionnalités spécifiques adaptées à ses tâches.

Enfin, cette source sera reliée aux autres sources authentiques, en l'occurrence le Registre national, la Banque-Carrefour des Entreprises, la Source authentique des permis de conduire, ...

Un projet de loi visant à établir le cadre légal permettant la mise en oeuvre de cette banque de données sera soumis au Parlement.

c. Transport exceptionnel

Vu la position centrale de la Belgique et le développement du transport exceptionnel, il est de la plus haute importance que le transport exceptionnel d'objets indivisibles fasse enfin l'objet d'un règlement définitif et administratif simple qui tienne compte de la sécurité routière, des intérêts économiques et de la position concurrentielle des différents partenaires.

Sur la base des recommandations européennes et des meilleures pratiques, le futur système doit se présenter comme suit: un «one stop shopping» auprès d'un bureau central doit permettre au transporteur de traiter rapidement, efficacement et correctement son dossier via une procédure brève et claire.

A cet effet, il est nécessaire d'élaborer une réglementation spécifique et ensuite de conclure un accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions visant à coordonner les différentes compétences et à permettre au SPF Mobilité et Transports de faire office de «bureau central» chargé de la délivrance des autorisations.

Cet accord permettra au SPF Mobilité et Transports de mieux stimuler l'intermodalité et la co-modalité. Il convient à cet effet d'encourager l'utilisation de tous les modes de transport afin de désengorger les routes tout en préservant l'environnement. Le recours aux voies ferrées et navigables doit être développé en adaptant les voies d'accès aux terminaux et en équipant ces lieux de transbordement du matériel nécessaire.

Daarenboven wordt er een informatisering van de procedure voorzien, om de controle te vergemakkelijken en een beter zicht te geven op het aantal en de locaties van de uitzonderlijke transporten.

De financiering van deze evolutie van het uitzonderlijk vervoer wordt gewaarborgd door de retributies op de vergunning, zoals het in de meeste Europese lidstaten al gebeurt.

Dit biedt meteen de gelegenheid om een erkenning voor begeleiders en bestuurders in te voeren, zodat zij ook internationale trajecten (buiten België) van uitzonderlijk vervoer kunnen begeleiden en zij niet langer een concurrentieel nadeel ondervinden ten opzichte van de begeleiders uit de buurlanden.

d. Lange zware voertuigen

De vraag naar vervoer van goederen en personen is de jongste decennia aanzienlijk toegenomen. Er wordt verwacht dat zij in de toekomst nog zal groeien, in het bijzonder wat het goederenvervoer betreft.

Een van de mogelijkheden is het vervoer met lange zware voertuigen (LZV's). Deze voertuigen worden ook ecocombi's, EMC (*European Modulair Concept*), giga-liners, super- of megatrucks genoemd, omdat hun omvang de mogelijkheid biedt meer vracht met minder voertuigen te vervoeren: twee combinaties van deze soort zijn inderdaad gelijk aan drie traditionele vrachtwagens. De jongste jaren hebben onze buurlanden (Nederland, Duitsland, Denemarken) deze mogelijkheid onderzocht dan wel geïmplementeerd via proefprojecten op beperkte trajecten. In ons land gaan er ook stemmen op om deze LZV's uit te testen.

Voorafgaand aan een definitieve beslissing zullen proefprojecten worden uitgevoerd om nuttige informatie te vergaren. Omzichtigheid is niettemin geboden: elke proef wordt nauwkeurig omkaderd en in de tijd beperkt. De invoering van een proefproject gebeurt onder bepaalde voorwaarden en mits een aanpassing van het verkeersreglement, om het wetgevend kader vast te leggen. Voorwaarden zullen ook worden opgelegd in verband met de LZV-trajecten, de voertuigen en hun bestuurders, zodat de veiligheid van alle weggebruikers wordt gewaarborgd.

Par ailleurs, il est prévu d'informatiser la procédure afin de faciliter les contrôles et d'obtenir un meilleur aperçu du nombre et de la localisation des transports exceptionnels.

Le financement de cette évolution du transport exceptionnel sera assuré par les redevances qui seront perçues sur les autorisations comme c'est déjà le cas dans la plupart des États membres européens.

C'est en même temps l'occasion d'instaurer une reconnaissance des accompagnateurs et des conducteurs, afin qu'ils puissent également escorter les transports exceptionnels sur des trajets internationaux (hors de la Belgique) et qu'ils ne subissent plus de désavantage concurrentiel vis-à-vis des accompagnateurs étrangers.

d. Véhicules longs et lourds

La croissance rencontrée par la demande de transport, tant de personnes que de marchandises, s'est avérée considérable ces dernières décennies et les projections dans le domaine indiquent que cette amplification du transport se prolongera dans les années à venir, principalement en ce qui concerne les marchandises.

Une des possibilités envisagée consiste à recourir à des véhicules longs et lourds (VLL). Également appelés «écocombis, EMC (*European Modulair Concept*), giga-liners, super- ou mégatrucks», ces véhicules aux dimensions plus grandes offrent la possibilité de transporter plus avec moins de véhicules: deux combinaisons de la sorte équivalent en effet à trois camions traditionnels. Au cours de ces dernières années, cette potentialité a été explorée par plusieurs États voisins de la Belgique (Pays-Bas, Allemagne, Danemark), que ce soit par voie d'études ou par la mise en place de projets pilotes permettant une circulation partielle des VLL. Chez nous aussi, des voix s'élèvent pour réclamer des tests.

Des projets pilotes seront lancés et ce, afin de recueillir les éléments d'information utiles à toute décision définitive. Au vu de la circonspection qui s'impose avec ces véhicules, toute expérimentation devra impérativement faire l'objet d'un encadrement strict et d'une limitation dans le temps. Dans cette optique, on déterminera les conditions de la mise en place d'un tel projet pilote, telles que la modification à apporter au code de la route afin d'en fixer le cadre réglementaire. Seront également spécifiées les conditions à imposer aux itinéraires des VLL, aux véhicules et aux conducteurs pour garantir la sécurité de tous les usagers de la route.

2.1.2 Andere verkeersveiligheidsitems

2.1.2.1 Statistische gegevens verbeteren

Voor het behalen van de gestelde doelstellingen en om een doeltreffend beleid te kunnen voeren, dient men over betrouwbare, volledige en performante gegevensbanken en indicatoren te beschikken. De verschillende beschikbare gegevens moeten dan ook op een consistente en geharmoniseerde wijze worden samengebracht.

De politiediensten beschikken in dit verband over cruciale informatie, met name de verkeersongevallen en de gegevens met betrekking tot handhaving. Ook andere diensten, bijvoorbeeld binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer of de FOD Economie, kunnen nuttige data aanleveren.

Een klaar en duidelijk engagement van de verschillende betrokken Ministers en hun diensten (Mobiliteit, Economische Zaken, Binnenlandse Zaken, Politiediensten en Justitie) is nodig om dit essentieel gegeven in het verkeersveiligheidsbeleid te ontwikkelen, zodanig dat het beleid snel bijgestuurd en versterkt kan worden, wanneer dit nodig mocht blijken uit de indicatoren en de daaraan gekoppelde statistieken.

2.1.2.2 Diepgaander onderzoek van verkeersongevallen

De statistieken en situationele informatie moeten een meer diepgaander onderzoek van de verkeersongevallen mogelijk maken. Momenteel wordt er onvoldoende gebruik gemaakt van de informatie op het Verkeersongevallenregistratieformulier (VOF), de gegevens van het proces-verbaal en het gerechtelijk onderzoek, en de koppeling van al deze informatie met gegevens over het voertuig, het rijbewijs en andere items. Bovendien zou de mogelijkheid moeten bestaan om de plaats van het ongeval te bezoeken en mogelijke getuigen te horen, onafhankelijk van het gerechtelijk onderzoek én met waarborgen voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Hiervoor zal een wettelijk initiatief noodzakelijk zijn.

Het BIVV zal daaromtrent een proefproject starten met de benaming «BART» (*Belgian Accident Research Team*).

2.1.2.3 Vereenvoudiging van het verkeersreglement

De betrokkenheid van de burgers speelt een grote rol in het verkeersveiligheidsbeleid. Precies omwille van die betrokkenheid is het belangrijk om het verkeersreglement te vereenvoudigen. Door de opeenvolgende wijzigingen is het verkeersreglement te ingewikkeld geworden.

2.1.2 Autres thèmes de sécurité routière

2.1.2.1 Améliorer les données statistiques

Afin de mener une politique efficace visant à atteindre les objectifs fixés, il est nécessaire de disposer de banques de données et d'indicateurs fiables, complets et performants. Les différentes données disponibles doivent dès lors être rassemblées d'une manière cohérente et harmonisée.

Dans ce contexte, les services de police sont à la source d'informations cruciales, notamment les accidents de la route et les données en matière de surveillance et de poursuites. D'autres services, par exemple le SPF Mobilité et Transports ou le SPF Économie, peuvent fournir des informations utiles.

Un engagement clair de la part des différents ministres concernés et de leurs services (Mobilité, Économie, Intérieur, Police et Justice) est nécessaire pour développer cet aspect essentiel de la politique de sécurité routière de sorte que celle-ci puisse rapidement être adaptée et améliorée si les indicateurs et les statistiques y afférentes en révélaient la nécessité.

2.1.2.2 Étude plus approfondie des accidents de la circulation

Les statistiques fournies et les informations circonstanciées collectées doivent permettre une étude plus approfondie sur les accidents de la route. Actuellement on fait trop peu utilisation de l'information apportée par le formulaire d'enregistrement d'accidents de la circulation routière et du procès verbal de l'investigation judiciaire et l'association de toute cette information avec les données du véhicule, le permis de conduire et d'autres points. En outre la possibilité devrait exister de visiter le lieu d'accident et d'entendre des témoins, en dehors de l'investigation judiciaire et en garantissant la protection de la vie privée

A cette fin une initiative législative sera nécessaire.

L'IBSR lancera un projet-pilote en la matière, à savoir le projet «BART» (*Belgian Accident Research Team*).

2.1.2.3. Simplification du code de la route

L'implication des citoyens joue également un rôle important au niveau de la politique de sécurité routière. Pour s'assurer de leur implication, il est important de simplifier le code de la route. Celui est devenu trop complexe suite à des modifications successives.

Het beleid zal er naar streven om een logischer, overzichtelijker en leesbaarder verkeersreglement uit te werken en zo een wegbeeld te creëren met minder, maar eenduidigere bewegwijzering.

Daartoe zullen de werkzaamheden van de reeds bestaande expertenwerkgroep binnen de Federale Commissie Verkeersveiligheid worden voortgezet. Zo kan men tot een coherente en transparante regelgeving komen, waar zowel de weggebruikers, de wegbeheerders, de controle- en gerechtelijke diensten, alsook de besturen zich kunnen vinden om aldus de verkeersveiligheid te verbeteren.

2.1.2.4 Handhaving

Slechts indien er voldoende controle is op de naleving van de reglementaire bepalingen, zal een maatregel effect hebben. Het is dus belangrijk dat zowel de objectieve als de subjectieve pakkans gevoelig verhoging.

Om een duidelijk zicht op de handhavingsinitiatieven te krijgen, moet de informatie van de verschillende actoren (politie- en controlediensten, Justitie, wegbeheerders, enz.) worden samengebracht en geanalyseerd, zodat het verkeersveiligheidsbeleid eventueel kan worden bijgestuurd. De Directie Verkeersveiligheid zorgt voor de coördinatie en geldt tevens als coördinatiepunt op EU-niveau in het kader van de Europese aanbeveling inzake «Handhaving in het domein van de verkeersveiligheid» van 22 oktober 2003.

a. Cross border: versterkte samenwerking

De pakkans moet voor buitenlanders even hoog liggen als voor Belgen. Naast een toename van de controles vergt dit een versterkte grensoverschrijdende samenwerking, vooral op vlak van gegevensbeheer en overdracht. Dit zal het mogelijk maken buitenlanders effectief te vervolgen voor overtredingen die zij in België hebben begaan.

België en Frankrijk onderhandelen over een bilateraal grensoverschrijdend samenwerkingsakkoord om verkeersovertredingen te kunnen vervolgen. Dit akkoord zou naar alle waarschijnlijkheid in de loop van 2008 klaar moeten zijn. België heeft trouwens een gelijkaardig akkoord aan zijn Benelux-partners voorgesteld. Tijdens deze legislatuur zullen stappen worden ondernomen om het Frans-Belgische akkoord te implementeren en om het aan de Benelux-partners voorgelegde voorstel te concretiseren.

Il convient dès lors de rendre le code de la route plus logique, plus clair et plus lisible et d'aménager ainsi un paysage routier avec une signalisation routière réduite mais plus claire.

À cet effet, les experts du groupe de travail de la Commission fédérale pour la Sécurité routière poursuivront leurs travaux en vue d'aboutir à une réglementation cohérente et transparente à laquelle tant les usagers de la route, les gestionnaires de voirie, les services de contrôle et judiciaires que les administrations pourront adhérer, et ainsi renforcer la sécurité routière.

2.1.2.4 Surveillance et poursuites

Une mesure n'aura d'effet que si le respect des dispositions réglementaires est suffisamment contrôlé. Il importe dès lors d'augmenter sensiblement le risque tant objectif que subjectif d'être pris.

Pour obtenir une vue d'ensemble claire des initiatives en matière de surveillance et de poursuites, il est nécessaire de rassembler et d'analyser les informations en provenance des différents acteurs (services de police et de contrôle, justice, gestionnaires de voirie, etc.) afin de pouvoir adapter, le cas échéant, la politique de sécurité routière dans ce domaine. La Direction Sécurité routière assurera la coordination à cet effet et fera également office de point de coordination au niveau européen dans le cadre de la recommandation européenne relative au «contrôle de l'application de la réglementation dans le domaine de la sécurité routière» du 22 octobre 2003.

a. Cross border: coopération renforcée

Le risque d'être pris doit être aussi élevé pour les étrangers que pour les belges. Ceci nécessite, outre des contrôles accrus, une coopération transfrontalière renforcée, surtout sur le plan de la gestion et du transfert des données. Ceci permettra la poursuite effective des étrangers ayant commis des infractions en Belgique.

Des négociations sont en cours entre la Belgique et la France pour conclure un accord bilatéral de coopération transfrontalière visant à sanctionner les infractions aux règles de la circulation. Cet accord devrait, selon toute vraisemblance, être finalisé dans le courant de 2008. La Belgique a par ailleurs proposé à ses partenaires du Benelux d'examiner l'opportunité d'instaurer ce type d'accord entre eux. Au cours de la présente législature, des démarches seront poursuivies afin de mettre en œuvre l'accord franco-belge d'une part, et de concrétiser la proposition soumise aux partenaires du Benelux d'autre part.

b. Rijden onder invloed

De invoering van de 0,2 pro mille voor beginnende bestuurders gedurende 2 jaar en voor professionele chauffeurs wordt bestudeerd. De wetgeving in zake het rijden onder invloed van drugs zal worden gemoderniseerd.

c. Gebruik van het alcoholslot

Gelet op de positieve resultaten in het buitenland, bevestigd door een experiment van het BIVV m.b.t. de recidive voor het rijden onder invloed van alcohol, is het aangewezen om het zogenaamde alcoholslot in de verkeerswetgeving op te nemen als een mogelijke sanctie, op gelijke voet met het verval van het recht tot sturen. Het alcoholslot verhindert dat een auto start wanneer de bestuurder gedronken heeft.

2.1.2.5 Voertuigen

a. Veiligheid van brom- en motorfietzers

Terwijl het aantal verkeersslachtoffers de jongste jaren aanzienlijk vermindert, blijft het aantal doden in deze categorie verontrustend en constant toenemen. Het aantal bromfietzers en motorrijders die zijn overleden, is met ongeveer 10% toegenomen tussen 2000 (118 doden) en 2006 (130 doden). Het aantal motorrijders is sinds de jaren 90 namelijk exponentieel toegenomen is. Het rijden met een scooter of een motor wordt niet meer alleen als een hobby beschouwd, maar ook als een gemakkelijk vervoermiddel voor het woon-werkverkeer of voor koeriersdiensten.

Gelet op het toenemend aantal verongelukte of gewonde motorfietzers moeten ook geschikte veiligheidsmaatregelen worden ingevoerd, zoals bv. het dragen van een zichtbaarder jasje of van beschermingskledij. Dit thema moet absoluut met de sector worden besproken.

b. Inschrijving van bromfietsen van minder dan 50 cc

Zodra de «Authentieke Bron Voertuigen» operationeel is, kan de inschrijving van bromfietsen van minder dan 50 cc worden overwogen, in overeenstemming met de aanbeveling van de tweede Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid. Het delicateste probleem is nog steeds de inschrijving van de ongeveer 200.000 bromfietsen die reeds in het land rondrijden. Dit probleem moet grondig worden onderzocht en een administratieve vereenvoudiging moet worden overwogen.

b. Conduite sous influence

L'introduction du 0,2 pour mille pour les conducteurs débutants pendant 2 ans et pour les chauffeurs professionnels est envisagée. La réglementation sur la conduite sous influence de drogues sera modernisée.

c. Utilisation de l'alcolock

Vu les résultats positifs à l'étranger, qui ont été confirmés par une expérimentation de l'IBSR en ce qui concerne la récidive à la conduite sous influence de l'alcool, il est envisagé d'intégrer l'alcolock dans notre législation routière comme sanction possible, à pied d'égalité avec la déchéance du droit de conduire. L'alcolock empêche le démarrage du véhicule quand le conducteur a bu.

2.1.2.5 Véhicules

a. Sécurité des cyclomotoristes et des motocyclistes

Alors que le nombre global des victimes de la route décédées connaît une réelle diminution ces dernières années, une catégorie d'usagers de la route atteste d'une inquiétante et constante hausse de son nombre de tués: il s'agit des motocyclistes et cyclomotoristes dont l'augmentation des tués entre 2000 (118 tués) et 2006 (130 tués) est d'environ 10 %. Cette évolution s'explique de la sorte: depuis les années 90, le nombre de motocyclistes a augmenté de manière exponentielle et l'utilisation des scooters et motos en tant que hobby s'est progressivement modifiée en une utilisation en tant que moyens de transport utilitaire, e.a. pour le trafic pendulaire ou par les entreprises de courrier.

Étant donné l'augmentation du nombre de motards tués ou blessés, il importe de prévoir des mesures de sécurité adéquates – par ex. le port d'une veste plus visible ou de vêtements de protection. Une discussion sur ce thème avec le secteur est une nécessité.

b. L'immatriculation des cyclomoteurs de moins de 50 cm³

Lorsque la source authentique des véhicules sera opérationnelle, les conditions seront réunies pour envisager l'immatriculation des cyclomoteurs de moins de 50 cm³, conformément à la recommandation des seconds États Généraux de la Sécurité routière. Dans ce cadre, le problème le plus délicat à résoudre sera l'immatriculation des quelque 200.000 cyclomoteurs déjà en circulation dans notre pays. Cette question fera parallèlement l'objet d'un examen très attentif en s'inscrivant dans la démarche de simplification administrative.

c. E-Call

Bij een ongeval kunnen de hulpdiensten automatisch worden verwittigd via E-Call en kunnen een aantal cruciale gegevens worden meegestuurd. Dat maakt een efficiëntere interventie mogelijk. Op jaarbasis kunnen hierdoor gemakkelijk 2.500 mensenlevens worden gered in de EU.

Europa heeft zich voorgenomen om E-Call tegen 2010 operationeel te krijgen en in alle nieuw verkochte wagens in de Unie te laten installeren.

Gezien het belang en de impact die dit Europees initiatief ter vermindering van het aantal verkeersdoden kan meebrengen, schaaft de Regering zich actief achter de uitwerking. In deze context zal men het Europese E-Call '*Memorandum of Understanding*' ondertekenen en op die manier het engagement van de verschillende diensten en partners (Binnenlandse Zaken, Volksgezondheid (noodoproepen), Mobiliteit – BIPT (telefoonnummers) – GSM en GPS dienstverleners) bevestigen. Dat zal België een plaats geven in het Europees E-Call initiatief.

2.1.3 DIV

2.1.3.1 Inschrijving Voertuigen

Het is de operationele doelstelling van de DIV dat 85% van de aangeboden inschrijvingen binnen twee werkdagen worden afgehandeld. Hierbij wordt rekening gehouden met de verschillende types inschrijvingen: ingevoerde voertuigen, gepersonaliseerde kentekenplaten en commerciële kentekenplaten vergen soms meer tijd om bepaalde verificaties uit te voeren.

2.1.3.2. WebDIV

Dit laat de burger toe om via internet voertuigen door zijn verzekeraar, makelaar of leasingmaatschappij in reële tijd te laten inschrijven.

De verzekeraar, makelaar of leasingmaatschappij voert de aanvraag tot inschrijving in, met als gevolg ook een vermindering van het volume van aanvraagformulieren die door de DIV worden behandeld. Op dit ogenblik wordt 45% van alle aanvragen tot inschrijving langs deze weg afgewerkt. Men tracht oplossingen te vinden, om ook de inschrijving via internet mogelijk te maken voor bepaalde categorieën, waarvoor dit momenteel niet kon.

c. E-Call

L'E-Call permet, en cas d'accident, d'avertir automatiquement les services de secours et d'améliorer l'efficacité des interventions en transmettant simultanément des informations cruciales. Ce système permettrait de sauver facilement 2 500 vies humaines chaque année au sein de l'UE.

L'Europe s'est fixé pour objectif de rendre le système E-Call opérationnel d'ici 2010 et de faire en sorte que toutes les voitures neuves vendues dans l'Union européenne en soient équipées.

Vu l'intérêt et l'impact que cette initiative européenne visant à diminuer le nombre de tués de la route est susceptible d'engendrer, le Gouvernement appuie activement la réalisation de cette action. Dans ce contexte, il signera le «*Memorandum of Understanding*» de l'E-Call européen et, de cette manière, il confirmera l'engagement des différents services et partenaires (Intérieur, Santé publique (appels d'urgence), Mobilité – IBPT (numéros de téléphone) – fournisseurs de services GSM et GPS) et intégrera la Belgique dans l'initiative relative à l'E-Call européen.

2.1.3 DIV

2.1.3.1 Immatriculation des véhicules

La DIV a comme objectif opérationnel de traiter 85% des demandes d'immatriculation dans les deux jours ouvrables. Il est ici tenu compte des différents types d'immatriculation. En effet, les véhicules importés, ainsi que les plaques minéralogiques personnalisées et commerciales demandent parfois plus de temps en raison de certaines vérifications.

2.1.3.2. WebDIV

Par ce moyen, le citoyen peut demander à son assureur, son courtier ou sa société de leasing d'immatriculer des véhicules en temps réel sur Internet.

Ceux-ci introduisent alors la demande d'immatriculation avec comme conséquence une réduction du volume des formulaires de demande à traiter par la DIV. Actuellement, 45% des demandes d'immatriculation sont traitées par cette voie. Des solutions sont également recherchées pour permettre l'immatriculation via Internet de certaines catégories dont les spécificités empêchent encore un tel procédé.

2.1.3.3 WebDIV Handelaarsplaten

Men zal de nodige inspanningen leveren om in het najaar 2008 de verlengingen van de commerciële platen via het web te behandelen, zodat het volume van de door de DIV behandelde formulieren daalt. De voor deze verlengingen uit te voeren controles kan men inderdaad vereenvoudigen, dankzij een optimale elektronische gegevensuitwisseling met de Kruispuntbank van Ondernemingen (KBO) en de FOD Financiën.

2.1.3.4 Infokiosk en callcenter

De infokiosk is een automatisch antwoordapparaat dat de mogelijkheid biedt om te kiezen uit verscheidene vaak gestelde vragen over de kentekenplaten. Indien tenslotte geen enkele optie aan de verwachting van de klant voldoet, kan hij kiezen om in verbinding te worden gesteld met een medewerker van het Callcenter. Deze laatste kan in principe de gestelde vragen beantwoorden. Zo niet kan hij de oproep met een gespecialiseerde dienst of verantwoordelijke ambtenaar doorverbinden.

De functies van de infokiosk en de taken van het callcenter worden echter stapsgewijs uitgebreid naar alle nuttige informatie over de voertuigen, dus ook wat de individuele homologaties van voertuigen betreft.

Verder zal men het callcenter versterken, zodat het alle oproepen kan opvangen die tegenwoordig moeilijk kunnen worden behandeld door de provinciale kantoren van de DIV, die prioriteit aan de dienstverlening aan de loketten moeten kunnen geven.

Op die manier moet het hoofd geboden kunnen worden aan de problematiek van de moeilijke telefonische bereikbaarheid van de FOD i.v.m. voertuigen.

2.1.3.5. Individuele homologaties van voertuigen

Voertuigen waarvoor de constructeur geen Europese of Belgische homologatie kreeg, voor het type dat hij produceerde, moeten onderworpen worden aan een zogenaamde «individuele homologatie». Een eerste vereenvoudiging wordt ingevoerd voor de voertuigen die reeds ingeschreven werden in een andere Europese lidstaat en dus reeds deze individuele homologatie in de betrokken lidstaat hebben ondergaan. In een tweede fase wordt getracht, in samenspraak met de constructeurs en invoerders, om de huidige, soms kafkaïaanse toestanden te vermijden waarvan bepaalde burgers het slachtoffer zijn, wanneer zij over bepaalde technische gegevens moeten kunnen beschikken die enkel door de constructeur of zijn vertegenwoordiger kunnen worden geleverd.

2.1.3.3 WebDIV Plaques «marchand»

Des efforts seront fournis pour qu'à l'automne 2008, les prorogations des plaques «marchand» puissent être traitées sur Internet afin de réduire le volume des formulaires traités par la DIV. Les contrôles à effectuer pour ces prorogations peuvent en effet être simplifiés grâce à un échange optimal de données électroniques avec la Banque-Carrefour des Entreprises (BCE) et le SPF Finances.

2.1.3.4 Infokiosque et centre d'appels

L'infokiosque est un répondeur automatique qui donne la possibilité de choisir entre plusieurs questions fréquemment posées sur les plaques minéralogiques. Si toutefois aucune des options ne correspond aux attentes du client, il reste possible d'opter pour une mise en contact avec l'un des collaborateurs du centre d'appels. Ce collaborateur est en principe à même de répondre aux questions posées. Si tel n'est pas le cas, l'appel pourra être transféré vers un service spécialisé ou vers un fonctionnaire responsable.

Les fonctions d'infokiosque et les tâches du centre d'appels seront progressivement étendues à toutes les informations utiles en ce qui concerne les véhicules, comme par exemple les homologations individuelles de véhicules.

Il faudra aussi renforcer le centre d'appels afin qu'il puisse recevoir la totalité des demandes. Celles-ci sont difficiles à traiter pour les antennes provinciales de la DIV, qui doivent en priorité servir les clients aux guichets.

De cette manière, la problématique de l'accessibilité par téléphone du SPF pourra être résolue pour ce qui concerne les véhicules.

2.1.3.5. Homologations individuelles de véhicules

Les véhicules pour lesquels le constructeur ne reçoit aucune homologation européenne ou belge pour le type qu'il a produit doivent être soumis à une «homologation individuelle». Une première simplification a été introduite pour les véhicules déjà immatriculés dans un autre État membre de l'Union européenne, donc ayant déjà été soumis à cette homologation individuelle dans le pays concerné. La deuxième phase tentera de mettre fin, en concertation avec les constructeurs et les importateurs, à la situation actuelle parfois kafkaïenne pour les citoyens qui doivent pouvoir disposer de certaines données techniques que seul le constructeur ou son mandataire peut fournir.

2.2. Het vervoer te land

2.2.1 De uitdagingen

2.2.1.1 Spoorwegen

De nieuwe beheerscontracten tussen de Staat en de drie bedrijven van de NMBS Groep, alsook het meerjarig investeringsplan (beide voor de periode 2008-2012) zullen een belangrijke impuls geven aan een duurzame mobiliteit.

De Staat zal ervoor zorgen dat:

- de dienstverleners hun productiviteit opdrijven; de Staat zal meer diensten eisen naargelang van de toegekende budgettaire middelen en van het te behalen kwaliteitsniveau. Aandacht moet gaan naar de rechten van de gebruiker en een betere bescherming van deze gebruiker;
- het aanbod op de vraag wordt afgestemd, zowel op kwalitatief als op kwantitatief vlak; bijzondere aandacht zal worden geschonken aan het bestaande en potentiële reizigersverkeer tussen het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest;
- de tarieven doorzichtig blijven;
- duidelijke en transparante parameters voor de berekening van de compensaties worden vastgelegd, naargelang van de ingezette middelen en de behaalde resultaten.

De gebruiker vraagt dat de diensten stipt en gemakkelijk toegankelijk zouden zijn, in het bijzonder voor de personen met beperkte mobiliteit. De coördinatie tussen en de samenwerking met de vier openbare vervoersmaatschappijen moeten versterkt worden op het gebied van de dienstregelingen, de toegankelijkheid en de aanleg van multifunctionele stations in het stedelijke bestel.

Een gemeenschappelijke tarifiering moet snel kunnen worden ingevoerd in het GEN-gebied en daarbuiten, via een elektronische kaartenverkoop die op de meest aangepaste technologische innovaties steunt.

De vraag naar vervoer van de pendelaars moet regelmatig en dynamisch worden onderzocht om het toekomstig GEN-aanbod aan te passen en om nieuwe klanten aan te trekken. In het vooruitzicht van het jaar 2015 werd dit jaar onderzoek gestart. Zijn resultaten zullen eind 2008 gekend worden.

De verhoging van de functionele mogelijkheden en van de efficiency van de spoorwegen blijft een funda-

2.2. Le Transport terrestre

2.2.1 Les défis

2.2.1.1 Chemins de fer

Les nouveaux contrats de gestion qui seront conclus entre l'Etat et les trois sociétés du Groupe SNCB ainsi que le plan d'investissement pluriannuel, qui couvrent tous la période 2008-2012, donneront une impulsion importante à la mobilité durable.

L'État veillera à:

- l'amélioration de la productivité du groupe SNCB, en exigeant plus de services dans le cadre des moyens budgétaires existants et ce, compte tenu d'un niveau de qualité à définir et au respect de l'utilisateur en développant ses droits et sa protection;
- l'adéquation de l'offre à la demande en termes quantitatifs et qualitatifs; une attention particulière sera accordée aux trafics voyageurs actuels et potentiels entre la Région wallonne et la Région flamande;
- la tarification et sa transparence;
- la présence de paramètres clairs et transparents pour le calcul des compensations, établissant un lien entre les moyens et les résultats.

Le client demande que les services soient réguliers en temps et aisément accessibles pour tous, et en particulier lorsqu'il s'agit de personnes à mobilité réduite. La coordination et la collaboration entre les 4 sociétés de transport en commun doivent être renforcées notamment en matière d'horaires, d'accessibilité et d'insertion de gares multifonctions dans le tissu urbain.

L'offre tarifaire commune doit pouvoir être mise en place rapidement dans toute la zone desservie par le RER, mais aussi au-delà sur la base d'une billettique intégrée faisant appel aux technologies innovantes les plus adaptées.

L'analyse de la demande en vue de la définition de l'offre RER doit être régulièrement effectuée afin de rencontrer les besoins spécifiques des navetteurs et gagner de nouveaux publics. Une étude à l'horizon 2015 a été entamée en 2008, en accord avec les 3 Régions. Ses résultats seront connus fin 2008.

L'augmentation des possibilités fonctionnelles et de l'efficacité de l'outil ferroviaire doit rester une préoccu-

mentele bezorgdheid. Eerst moeten de knelpunten op de spoorweginfrastructuur worden weggewerkt, alvorens men een antwoord kan bieden op de gecumuleerde aanvragen van treinpaden en op de Europese interoperabiliteit. De Belgische operatoren zullen van de Europese ontwikkelingen op de hoogte worden gehouden, zodat ze bij de aankoop van nieuw materieel of ombouw van bestaand materieel de Europese standaarden kunnen toepassen.

Voor het binnenlandse reizigersvervoer, krijgt de NMBS de opdracht om, over deze periode, het aantal vervoerde reizigers jaarlijks gemiddeld met 3,8% te doen stijgen. Hiermee zal de doelstelling bereikt worden om over de periode 2006-2012 het aantal vervoerde reizigers met 25% te verhogen t.o.v. het in 2006 vervoerde aantal.

Reizigers vragen nog steeds naar een kwaliteitsvol vervoer, een grotere stiptheid, naar comfort in de treinen en in de stations, naar aangepaste tarieven, naar snelle en duidelijke informatie, vooral bij ontregeling.

De groei wordt prioritair nagestreefd op de verplaatsingen van en naar Brussel (in een verruimd perspectief), de intraregionale uitwisselingen tijdens de spitsuren, op nieuwe marktsegmenten om weinig bezette treinen te vullen, en op nieuwe doelgerichte aanbiedingen (nacht-treinen, vrije tijd, vakantie, evenementen, shopping, ...). De zeer beperkte residuele capaciteit aan infrastructuur en materieel van de verbindingen van en naar Brussel tijdens de spitsuren zal ook geëxploiteerd worden.

Infrabel zal ervoor moeten zorgen dat de kwaliteit, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de spoorweginfrastructuur en de verkeersleiding garanderen dat de spoorwegondernemingen geen hinder ondervinden om, over de periode 2006-2012, het aantal vervoerde binnenlandse treinreizigers met 25% te verhogen, het aantal internationale treinreizigers met 34% en het aantal ton/km vracht met 35%.

De NMBS Holding krijgt de opdracht om ervoor te zorgen dat de onthaalinfrastructuur voor de reizigers en het kostenefficiënte beheer de hierboven vermelde groeidoelstellingen inzake reizigersvervoer mogelijk maken.

De beheerscontracten leggen voorts nieuwe accenten met betrekking tot de kwaliteit van de dienstverlening.

Ieder bedrijf van de NMBS Groep moet een kwaliteits-handboek opstellen en naleven. Dit handboek bepaalt de kwaliteitsaspecten, definieert de maatregelen en procedures die deze aspecten beïnvloeden en bevat

tion fondamentale. La résorption des goulets d'étranglement de l'infrastructure ferroviaire est prioritaire, afin de répondre au mieux aux demandes cumulées de sillons et d'interopérabilité européenne. Les opérateurs belges seront informés des développements européens afin qu'ils puissent appliquer les standards européens lors de l'acquisition de matériel nouveau ou la transformation de matériel existant.

En matière de transport de voyageurs en trafic intérieur, l'objectif de la SNCB est une augmentation moyenne annuelle de 3,8% du nombre de voyageurs transportés. La réalisation de cet objectif permettra d'augmenter au cours de la période 2006-2012, le nombre de voyageurs de 25% par rapport à 2006.

La demande des voyageurs pour un transport de qualité continue à porter principalement sur une amélioration de la régularité, du confort dans les trains et dans les gares, de tarifs adaptés et de l'information rapide et précise, surtout en cas de perturbation.

La croissance se portera prioritairement sur la pointe élargie de et vers Bruxelles, les échanges intrarégionaux aux heures de pointe et sur de nouveaux segments de marchés permettant de remplir les trains actuellement peu fréquentés et d'introduire de nouvelles offres ciblées (trains de nuit, loisirs, vacances, événements, shopping, ...). La capacité résiduelle très limitée en infrastructure et matériel, des relations de et vers Bruxelles en heures de pointe sera également exploitée.

Infrabel devra veiller à ce que la qualité, la disponibilité et la fiabilité de l'infrastructure ferroviaire et la régulation du trafic permettent aux entreprises ferroviaires qu'au cours de la période 2006-2012, le nombre de voyageurs en trafic intérieur, le nombre de voyageurs en trafic international et le nombre de tonnes-km de fret augmentent respectivement de 25, 34 et 35%.

La SNCB-Holding participera à la réalisation de ces objectifs de croissance du trafic de voyageurs en offrant une infrastructure d'accueil aux voyageurs et une gestion d'un rapport coût/efficacité satisfaisant, toutes deux de qualité.

Les contrats de gestion mettront ensuite de nouveaux accents sur la qualité du service à fournir.

Chaque société du Groupe SNCB devra élaborer et appliquer un manuel de qualité. Ce manuel décrira les aspects de qualité à poursuivre, définira les mesures et les procédures qui peuvent les influencer et fixera

objectief meetbare kwaliteitscriteria. Een selectie van criteria, met een opgelegd verbeteringstraject, is opgenomen in de beheerscontracten. Deze voorzien tevens in de externe controle op de kwaliteit van dit handboek en de toepassing ervan.

Daarnaast blijven de periodieke enquêtes, uitgevoerd door IPSOS voor rekening van elk bedrijf van de Groep, een belangrijke bron van informatie over de perceptie van de klant over de dienstverlening.

De nieuwe beheerscontracten besteden speciale aandacht aan volgende kwaliteitsaspecten:

- De regelmaat van het treinverkeer. Er wordt een performanter meetsysteem opgezet dat aansluit bij de perceptie van de klant. Tevens wordt de communicatie over de gepresteerde regelmaat verbeterd. De dotaties (buiten index) kunnen worden aangepast naar gelang van de resultaten inzake stiptheid.

- De beveiliging en de veiligheid. De NMBS Holding is belast met het opstellen en uitvoeren van een veiligheidsbeleidsplan, waarin zowel de aspecten terrorisme als sociale veiligheid van de klanten en het personeel van de Groep aan bod komen. NMBS en Infrabel vervullen elk hun rol in dit beleidsplan, dat wordt overlegd met het Federaal Comité voor de Veiligheid op de Spoorwegen.

- De toegankelijkheid van de onthaalinfrastructuur en de treinen. De NMBS Groep voert een stappenplan uit, zodat tegen 2012 38 stations met liften en hellende vlakken zijn uitgerust, tegen 2018 50 stations en tegen 2025 100 stations. Tegen 2008 zullen 115 stations en stopplaatsen met verhoogde perrons worden uitgerust. Tegen 2018 zullen 160 andere stations en stopplaatsen hiermee worden uitgerust.

- Het milieu: elk bedrijf van de groep stelt een milieu-beleidsplan op, zodat op termijn voor alle activiteiten van de drie bedrijven een EMAS- of ISO14001-certificaat kan worden behaald.

De geplande groei van het goederenvervoer met 35% tussen 2006 en 2012 wordt ondersteund met maatregelen. Enerzijds zal de concurrentieverhouding van onze havens versterkt worden door een betere kwaliteit van het verkeer via alle mogelijke maatregelen op de corridor C (Antwerpen-Aarlen-Luxemburg-Lyon/Bâle-Italië) en de aansluiting van de as Zeebrugge – Antwerpen – IJzeren Rijn met de corridor F (Duisburg – Berlijn – Warschau – Terspol) en door ze zo snel mogelijk met het ERTMS uit te rusten dankzij de Europese subsidies. Anderzijds wordt naar een sterke en duurzame groei van het vervoer van intermodale laadeenheden gestreefd dankzij een subsidiëring op basis van de behoeften.

des critères de qualité objectivement mesurables. Une sélection de critères avec des niveaux d'amélioration imposés, sera reprise dans les contrats de gestion. Ces derniers prévoiront également un contrôle externe de la qualité du manuel et de son application.

Par ailleurs, les enquêtes périodiques réalisées par IPSOS pour le compte de chaque société du Groupe, constitueront une source importante d'informations concernant le degré de satisfaction des clients.

Les nouveaux contrats de gestion privilégieront les aspects de qualité suivants:

- La régularité du trafic ferroviaire. Un système de mesurage plus performant et correspondant mieux à la perception du client sera développé tandis que la communication des résultats sera améliorée. Les dotations (hors index) pourront être adaptées en fonction des résultats en matière de ponctualité.

- La sûreté et la sécurité. La SNCB-Holding est chargée d'élaborer et d'appliquer un plan de politique de sécurité pour contrer les menaces terroristes et protéger les clients et le personnel du groupe. La SNCB et Infrabel participeront à la réalisation de ce plan, en concertation avec le Comité fédéral pour la Sûreté du Transport ferroviaire

- L'accessibilité de l'infrastructure d'accueil et des trains. Le Groupe SNCB poursuit un plan par étapes en vue d'équiper d'ici 2012 38 gares d'ascenseurs et de plans inclinés, d'ici 2018 50 gares et 100 d'ici 2025. En 2008, 115 gares et points d'arrêt disposeront de quais hauts. D'ici 2018, 160 autres gares et points d'arrêt en seront équipés.

- L'environnement: chaque société du groupe établira une politique environnementale. qui doit conduire progressivement chaque société vers l'obtention à terme d'un certificat EMAS ou ISO14001 pour toutes ses activités.

Le taux de croissance prévu de fret de 35% entre 2006 et 2012 sera soutenu à travers le renforcement de la position concurrentielle des ports par l'accroissement de la qualité du trafic via toutes les mesures possibles sur le corridor C (Anvers-Arden-Luxembourg-Lyon/Bâle-Italie) et la connexion entre Zeebruges – Anvers – IJzeren Rijn avec le corridor F (Duisburg – Berlijn – Warschau - Terspol) et leur équipement dans les meilleurs délais, grâce à l'appui de subsides européens, en ERTMS et la subsidiation, ciblée sur les besoins, des transports d'unités de transport intermodal afin de leur garantir une croissance forte et durable.

Het Directoraat-generaal Vervoer te Land (DGVL) zal een actieve rol spelen in de toekomstige planning van de investeringen op lange termijn, na overleg met de spoorwegbeheerder en de Gewesten. De coherentie met de meerjarige planning van de trans-europese netwerken moet zich toeleggen op de afstemming van de bediening op de grote verkeersassen. De projecten die de beste verhouding «economische voordelen/milieuvoordelen/plaats van België op het Europese krachterspel» aanbieden, zullen worden gesteund.

Met het oog op een volgende bespreking eind 2011 zal de voorbereiding van het investeringsplan 2013-2025 op het getouw worden gezet.

Op het gebied van het vervoer van goederen zal de FOD Mobiliteit en Vervoer in 2008 peilen naar de behoeften aan en de ontwikkelingsmogelijkheden van interne logistieke centra met het oog op een betere distributie van de goederen, de uitwerking van een netwerk dat rechtstreeks op het goederenvervoer is afgestemd, en een beter beheer van het gemengd vervoer. Dit onderzoek zal het belang bevestigen dat wordt gehecht aan de complementariteit van de verschillende vervoerswijzen en aan hun raakvlakken: de ontwikkeling van nieuwe diensten is gunstig voor de economie in het algemeen en voor het concurrentievermogen van de havens in het bijzonder.

2.2.1.2 Light Rail

Light Rail is een verzamelnaam voor verschillende op rail gebaseerde vervoertechnieken die een tussenpositie innemen tussen het klassieke treinvervoer en het klassieke stads- en streekvervoer. Het is een spoorvervoersysteem dat zich ergens tussen trein, tram en metro inpast: sneller dan een tram, lichter en goedkoper dan een trein. De *light rail*-techniek maakt het mogelijk nieuwe openbaarvervoerssegmenten aan te boren en kan zo bijdragen tot de oplossing van het nationaal mobiliteitsvraagstuk.

De Federale Staat zal een stimulerende rol spelen t.o.v. de vier vervoers-maatschappijen, op het gebied van de marktstudie naar mogelijke *lightrail*-verbindingen en van het onderzoek naar technisch compatibiliteit van het betrokken materieel.

2.2.1.3 Binnenvaart

Het NAIADES-programma (*Navigation And Inland waterways Action and Development in Europe*) voor de binnenvaart in de EU biedt opportuniteiten om de binnenvaart nog meer kansen te bieden als een schakel van de logistieke keten. Binnen het programma zal de Belgische beleidsinbreng inzake de institutionele

La Direction générale Transport Terrestre – DGT – jouera un rôle actif dans la planification future des investissements sur le long terme, dans le cadre d'une réflexion globale avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et en concertation avec les Régions. La cohérence avec la programmation pluriannuelle des réseaux transeuropéens de transport doit s'attacher à l'adéquation de la desserte aux grands axes de trafic. Les projets présentant le meilleur rapport avantages économiques / avantages environnementaux / positionnement de la Belgique sur l'échiquier européen doivent être soutenus. La préparation du prochain plan d'investissement 2013-2025 sera dès lors mise en chantier en vue d'une prochaine discussion fin 2011.

Dans le domaine des marchandises, l'étude qui sera entreprise en 2008 par le SPF Mobilité et Transports sur les besoins et les opportunités de développement de centres logistiques intérieurs visant à un meilleur traitement et une distribution plus efficace des marchandises, tout comme la création d'un réseau plus directement dédié au fret et une meilleure gestion de la mixité du trafic, aidera à confirmer l'importance à accorder à la complémentarité des différents modes de transport et aux interfaces entre ceux-ci. Elle favorisera le développement de nouveaux services dont profitera l'économie dans son ensemble et notamment la position concurrentielle des ports.

2.2.1.2 Light Rail

Light Rail est une dénomination commune regroupant différentes techniques de transport par rail se positionnant entre le transport ferroviaire classique et le transport urbain et régional classique. C'est un système de transport ferroviaire qui se situe entre un train, un tram et un métro: plus rapide qu'un tram, plus léger et meilleur marché qu'un train. La technique du *light rail* devrait permettre de développer de nouveaux segments de transport public et de contribuer ainsi à la résolution du problème de la mobilité au niveau national.

L'État fédéral jouera un rôle stimulateur vis-à-vis des quatre sociétés de transport en ce qui concerne les études de marché traitant des relations par *lightrail* possibles et l'examen de la compatibilité du matériel concerné.

2.2.1.3 Navigation intérieure

Le programme d'action européen NAIADES – *Navigation Intérieure: Action et Développement en Europe* - offre des opportunités qui seront exploitées en vue d'accroître les possibilités de la navigation fluviale comme maillon des chaînes logistiques. Dans le cadre de ce programme, l'apport politique belge sur le plan des

ontwikkelingen voor het reguleren van de Europese binnenvaart binnen de EU en pan-europees binnen de UNECE (*United Nations Economical Commission for Europe*) gericht zijn op het behouden van de strategische positie die België momenteel bekleedt als een van de leidinggevende staten voor binnenvaartmateries.

Ook voor België is de binnenvaart immers van groot belang. In 2005 werden op het Belgische waterwegennet, dat ongeveer 1.500 km beslaat, meer dan 168 miljoen ton goederen vervoerd voor een vervoerprestatie van meer dan 8 miljard tkm. De voorbije 5 jaar betekende dit een gemiddelde stijging tussen 5 en 8% per jaar.

De Belgische binnenvaartsector bekleedt eveneens een belangrijke plaats in Europa. Met ongeveer 1.500 binnenschepen voor een totale capaciteit van 1.850.000 ton laadvermogen vertegenwoordigt die ongeveer 15% van de Europese vloot.

Het is dus van belang dat de ondersteuning van de binnenvaart ook op Belgisch vlak wordt voortgezet.

De verduidelijking, de vereenvoudiging en de modernisering van de regelgeving in de binnenvaart moet een prioritaire doelstelling blijven, zodat het wettelijk kader waarbinnen de binnenvaart evolueert, meer bijdraagt tot de ontplooiing van deze sector en tot de ontplooiing van de Belgische bedrijven. De volgende maatregelen kunnen hietoe bijdragen:

- Evaluatie en zo nodig bijsturing van nieuwe voorschriften (o.a. bemanning) naar gelang van de evolutie op internationaal vlak;
- Verdere harmonisering van de scheepvaartreglementen;
- Opstelling van een register van de Belgische binnenschepen in samenhang met de nieuwe regels omtrent de unieke identificatie, o.m. nodig in het kader van het RIS (*River Information System*);
- Actualisering van bepaalde delen van het contractueel regime.

Op het gebied van de fiscaliteit zijn er eveneens mogelijkheden tot verdere stimulering van de Belgische ondernemingen. De sterke groei van de binnenvaartactiviteit op de Belgische waterwegen gedurende de voorbije vijf jaren is weliswaar een feit, maar tegelijkertijd moeten wij vaststellen dat het aandeel van de Belgische ondernemingen op die eigen markt gedaald is. Wij moeten dus onderzoeken of de concurrentiepositie van de Belgische vloot kan worden verbeterd. Mogelijke aandachtspunten

développements institutionnels en vue de la régulation de la navigation intérieure européenne au sein de l'U.E. et paneuropéenne au sein de la CENUE – Commission économique des Nations Unies pour l'Europe – sera axée sur le maintien de la position stratégique occupée actuellement par la Belgique comme l'un des États leaders en matière de navigation fluviale.

En effet, la navigation intérieure est aussi d'une grande importance pour la Belgique. En 2005, plus de 168 millions de tonnes pour des prestations de transport de plus de 8 milliards de tkm, ont été transportées sur le réseau belge, qui comprend environ 1500 km de voies navigables. Au cours des 5 dernières années cela représente une augmentation moyenne entre 5 et 8% par an.

Le secteur belge de la navigation intérieure occupe également une place importante au niveau européen. Avec environ 1500 bateaux pour une capacité totale de 1.850.000 tonnes de chargement il représente environ 15% de la flotte européenne.

Il est donc important que la promotion de la navigation intérieure se poursuive au niveau belge.

La clarification, la simplification et la modernisation de la réglementation relative à la navigation intérieure doivent rester un objectif prioritaire, de telle sorte que le cadre légal dans lequel la navigation fluviale évolue contribue toujours davantage à l'essor de ce secteur et au développement des entreprises belges. Les mesures suivantes peuvent y contribuer:

- Évaluation et, le cas échéant, adaptation de nouvelles prescriptions (entre autres en matière d'équipages) en fonction de l'évolution internationale.
- Poursuite de l'harmonisation des règlements de navigation.
- Création d'un registre des bateaux de navigation intérieure belges en fonction des nouvelles règles en matière d'identification unique, notamment nécessaires dans le cadre du système d'information fluvial RIS – *River Information System*.
- Actualisation de certaines parties du régime contractuel.

Les entreprises belges peuvent également être stimulées fiscalement. Les activités fluviales ont connu ces cinq dernières années une forte croissance en Belgique tandis que les entreprises belges ont vu leur part de marché intérieur diminuer parallèlement. Il s'agit dès lors d'examiner s'il est possible d'améliorer la position concurrentielle de la flotte belge. Les points d'attention possibles sont le régime d'amortissement, les possibilités de déduction pour investissements respectueux de

zijn het afschrijvingsregime, de mogelijkheden van investeringsaftrek voor milieuvriendelijke investeringen en het nieuwe regime van vrijstelling van meerwaardebelasting, niet optimaal voor schepen beneden de 1.500 ton.

Op het gebied van de tewerkstelling blijft het gebrek aan gekwalificeerd personeel een belangrijk probleem. Het gebrek aan instroom in de sector kan de groeikansen van de binnenvaart voor de toekomst hypothekeren. Op federaal vlak kunnen de bekwaamheidsexamens nog verbeterd worden:

- Toegang tot het beroep van binnenvaartondernemer: inzake de vakbekwaamheid zou een aanvullende test over de specifieke binnenvaartmateries kunnen worden georganiseerd voor houders van een basisattest bedrijfsbeheer.

- Voor de examens over de praktische kennis wordt het gebruik van simulators gestimuleerd. Dit hangt af van de mate waarin de opleidingsinstellingen in de Gemeenschappen gebruik maken van dergelijke simulators. Momenteel bevindt het gebruik ervan tijdens de opleidingen zich nog in een beginstadium.

Er zou ook moeten worden onderzocht of, en onder welke voorwaarden, er ruimte bestaat om interimarbeid terug mogelijk te maken.

Qua ondersteuningsbeleid zijn de bevoegdheden vooral in handen van de Gewesten, maar een samenwerking tussen het federale en regionale niveau zal tot positieve resultaten leiden. Een aandachtspunt zal de aanpassing zijn van het samenwerkingsakkoord tussen de Staat en de Gewesten met betrekking tot het capaciteitsbeleid, zodat een overschot van beschikbare middelen uit het verleden op Belgisch vlak kan worden benut en desgevallend maatregelen kunnen worden getroffen in het kader van artikel 8 van Verordening 718/99/EG (eventueel van bedrijfsbeëindigingsmaatregelen voor oudere ondernemers, gekoppeld aan steun voor jonge ondernemers – vooral gericht op kleine schepen en enkelwandige tankschepen).

Ook de infrastructuur is een bevoegdheidsdomein dat in handen is van de Gewesten. Een overleg met de Gewesten is noodzakelijk om een aantal problemen op te lossen aangaande de regelgeving die op federaal niveau wordt ontwikkeld:

- Problematiek ligplaatsen naar aanleiding van nieuwe bemanningsvoorschriften en exploitatiewijzen – link met bedieningsuren van de kunstwerken.

- Invoering van de reglementering met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen [Richtlijn *Transport*

l'environnement et le nouveau régime d'exonération de la taxation des plus-values, qui n'est pas optimal pour les navires de moins de 1 500 tonnes.

En matière d'emploi, la pénurie de personnel qualifié reste un problème majeur. L'afflux insuffisant dans le secteur est susceptible d'hypothéquer les possibilités de croissance de la navigation fluviale. Au niveau fédéral, il existe des opportunités d'amélioration des examens d'aptitude:

- Accès à la profession d'entrepreneur de navigation intérieure: un test complémentaire portant sur les matières spécifiques à la navigation fluviale pourrait être organisé à l'intention des titulaires d'une attestation de base en gestion en vue d'acquérir l'aptitude professionnelle.

- L'utilisation de simulateurs est encouragée pour les examens portant sur la connaissance pratique. Celle-ci dépend de la façon dans laquelle les instituts de formation dans les Communautés utilisent ces simulateurs. Actuellement, leur utilisation est dans une phase préliminaire.

Il conviendrait également d'examiner s'il est envisageable de rendre le travail intérimaire de nouveau possible et sous quelles conditions.

En ce qui concerne la politique de soutien, les compétences sont essentiellement aux mains des Régions mais une coopération entre les niveaux fédéral et régional générera des résultats positifs. Une attention particulière sera portée sur l'adaptation de l'accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions en matière de politique de capacité, de telle sorte qu'un excès de moyens disponibles du passé puisse être exploité au niveau belge et que, le cas échéant, des mesures puissent être prises dans le cadre de l'article 8 du Règlement 718/99/CE (éventuellement des mesures en matière de cessation d'activité en faveur des entrepreneurs plus âgés, associées à des mesures visant à soutenir les jeunes entrepreneurs – essentiellement axées sur les petits bateaux et les pétroliers à simple coque).

L'infrastructure relève également de la compétence des Régions. Une concertation avec les Régions s'impose afin de résoudre un certain nombre de problèmes liés à l'élaboration de la réglementation au niveau fédéral:

- Problématique des aires de stationnement à la suite des nouvelles prescriptions d'équi-page et modes d'exploitation – lien avec les heures de manœuvre des ouvrages d'art.

- Introduction de la réglementation relative au transport de marchandises dangereuses (directive *Transport*

of *Dangerous Goods* (TDG) -invoering van de Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN)]: maatre-gelen nodig om de veiligheid op sluizen te garanderen en ligplaatsen te voorzien voor kegschepen.

2.2.1.4 Logistiek

De behoeften van de economische actoren zijn zodanig geëvolueerd, dat de logistiek (d.w.z. alle randactiviteiten van het productieproces) een eigen beroepssector vormt, met inbegrip van het vervoer. De vervoerssector gaat verder dan zijn core business door andere diensten zoals opslag en distributie aan te bieden. Deze (r) evolutie vereist dat deze nieuwe beroepen ook worden gereguleerd. In de herfst 2008 zal de Europese Commissie een voorstel van actieplan betreffende de logistiek, met inbegrip van het vervoer, indienen. Het DGVL zal hieraan aandacht besteden. Naast zijn werkzaamheden in het kader van de EU en de EEG-UNO/Genève, zal het ook actief deelnemen aan het FIT 2008 (Internationaal Transportforum) (de vroegere CEMT, Conferentie van Europese Ministers voor Transport) met als thema «Energie en Transport: de uitdaging van de klimaatveranderingen».

Op basis van de Europese evoluties en in overleg met de ondernemingen van de sector zal een nieuw vereenvoudigd beroepsstatuut voor de transportorganisatoren worden ingevoerd.

2.2.1.5. Wegvervoer

Het wegvervoer heeft ontegensprekelijk een belangrijke plaats in de Belgische economie en verdient dan ook specifieke aandacht op het vlak van de regelgeving, teneinde een gezonde transportsector te kunnen waarborgen, inzonderheid op het vlak van de concurrentiekracht en van de professionaliteit van de transportbedrijven. Dat deze sector vooral wat het goederenvervoer betreft vandaag nog steeds een cruciale rol vervult in de Belgische economie blijkt uit het feit dat liefst 72,6% van het goederenvervoer via de weg plaatsvindt. Het vervoer voor rekening van derden wordt verricht door in totaal 8.803 vervoerondernemingen. Dit aantal betekent een lichte daling t.a.v. het aantal van 8.926 ondernemingen in 2000. Dit is weliswaar een daling met 1,4%, doch betekent geenszins dat de activiteit in de sector zou zijn verminderd. Integendeel, de sector stelde in 2007 in totaal 85.754 mensen tewerk. Dit is een toename van 12,5% in vergelijking met het jaar 2001. Deze werknemers zorgen voor een bijdrage van ruim 2% in het bruto binnenlands product. Vandaag worden

de Marchandises Dangereuses (TMD) – mise en oeuvre de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN): mesures nécessaires pour garantir la sécurité des écluses et aménager des aires de stationnement pour les bateaux transportant des marchandises dangereuses.

2.2.1.4 Logistique

Les besoins des acteurs économiques ont évolué au point qu'aujourd'hui la logistique, c'est-à-dire toutes les activités en marge de la production, sont prises en charge par un secteur professionnel englobant le transport. Le monde du transport va au-delà de son business de base pour y adjoindre d'autres services, e.a. d'entreposage voire de prise en charge de la distribution. Cette (r)évolution appelle aussi la prise en considération de ces nouveaux métiers dans les réglementations. La Commission européenne déposera à l'automne 2008 une proposition de plan d'actions relatif à la logistique en ce compris les transports. La DGTT s'y investira à l'instar des travaux permanents déjà initiés tant dans le cadre UE, CEE-ONU/Genève et participera activement au FIT 2008 (le Forum International des Transports, l'ancien CEMT, Conférence européenne des Ministres des Transports) qui sera consacré au thème «Énergie et transports: le défi des changements climatiques».

Sur la base des évolutions européennes qui se dessinent et en concertation avec les entreprises du secteur, un nouveau statut professionnel simplifié sera introduit pour les organisateurs de transport.

2.2.1.5 Transport routier

Le transport routier occupe incontestablement une place importante dans l'économie belge et mérite dès lors une attention spécifique sur le plan de la réglementation afin de garantir la bonne santé du secteur du transport, en particulier sur le plan de la compétitivité et du professionnalisme des entreprises de transport. Ce secteur, surtout en ce qui concerne le transport de marchandises joue encore toujours un rôle crucial dans l'économie belge: plus de 72,6% du transport de marchandises se réalise par la route. Le transport pour compte de tiers est réalisé par 8.803 entreprises de transport. Ce nombre représente une petite diminution par rapport au nombre de 8.926 entreprises en 2000. Il s'agit donc d'une diminution de 1,4% ce qui ne signifie pas nécessairement que l'activité dans le secteur a diminué. Au contraire, le secteur comptait au travail en 2007, 85.754 personnes. Il s'agit d'une augmentation de 12,5% en comparaison avec 2001. Ces travailleurs interviennent pour un apport de 2% dans le produit intérieur brut. Actuellement, ces activités de transport se

deze vervoeractiviteiten ontplooid met een park van 55.760 motor-voertuigen. Dit is een toename van 4% gedurende de laatste 5 jaar.

De strategie in verband met de reglementering van de wegvervoerssector concentreert zich op de drie belangrijkste doelstellingen van de administratieve vereenvoudiging, op de billijke mededinging tussen operatoren en op de verhoging van de efficiëntie van de controle op het respect van de toegangsvoorwaarden tot het beroep.

Le projet de loi révisant la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route comportera les nouveaux éléments suivants:

- de burgerlijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid van de vakbekwame persoon;
- de uitbreiding van de sancties, inzonderheid bij mededeling van onjuiste informatie om een vergunning te verkrijgen;
- de toepassing van administratieve boetes, wanneer het openbare ministerie niet strafrechtelijk vervolgt;
- de toekenning van meer speelruimte aan de controleurs, opdat ze hun taken inzake de controle op het respect van de toegangsvoorwaarden tot het beroep beter zouden kunnen uitvoeren, met voor bepaalde controleurs de mogelijkheid om huiszoeken en inbeslagnemingen te verrichten.

Tijdens de besprekingen van de voorstellen van nieuwe verordeningen inzake toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en toegang tot de markt van internationaal vervoer zal België vooral de concurrentiepositie van de Belgische vervoerondernemingen verdedigen via het vrijwaren van hun ontplooiingskansen op de buitenlandse markten, het bevorderen van de samenwerking tussen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten, en de harmonisatie van de controle op toegangsvoorwaarden in de verschillende lidstaten.

Zodra deze voorstellen van Verordening worden aangenomen door de Raad en het Europees Parlement zal bovengenoemd wetsontwerp waar nodig worden aangepast en aangevuld ter uitvoering van deze verordeningen, alvorens het voor goedkeuring voor te leggen.

Daarnaast zullen de nodige inspanningen worden geleverd, zowel nationaal als via samenwerking met de andere lidstaten, om de databanken van vervoerondernemingen te voeden met de voor de controle noodzakelijke gegevens en vervolgens de databanken van de lidstaten aan elkaar te koppelen. Op Belgisch vlak zal de elektronische vergunning worden gerealiseerd. Dit moet de controle op de weg van het illegaal vervoer veel efficiënter maken.

développent avec un parc de 55.760 véhicules moteur. Cela représente une augmentation de 4% sur les 5 dernières années.

La stratégie dans le domaine de la réglementation relative au secteur du transport par route s'articule autour des trois objectifs principaux de la simplification administrative, de la concurrence loyale entre opérateurs et de l'augmentation de l'efficacité des contrôles sur le respect des conditions d'accès à la profession.

Le projet de loi révisant la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route comportera les nouveaux éléments suivants:

- la responsabilité civile et pénale de la personne compétente;
- l'élargissement des sanctions, notamment liées à la communication d'informations incorrectes dans le but d'obtenir une licence de transport;
- l'introduction d'amendes administratives, susceptibles d'être infligées lorsque le ministère public n'engage pas de poursuites pénales;
- l'octroi d'une marge de manœuvre accrue aux agents chargés du contrôle afin de leur permettre d'exercer leur mission en matière de contrôle du respect des conditions d'accès à la profession plus efficacement, avec notamment, pour certains d'entre eux, la possibilité de procéder à des perquisitions et des saisies.

Lors des discussions des projets de nouveaux règlements en matière d'accès à la profession de transporteur routier et d'accès au marché pour le transport international, la Belgique va principalement défendre la position concurrentielle des entreprises de transport belges en préservant leurs possibilités de développement sur les marchés étrangers, la promotion de la collaboration entre les autorités compétentes des états membres et l'harmonisation des contrôles sur l'accès à la profession dans les différents états membres.

Dès que ces propositions de Règlement auront été acceptées par le Conseil et le Parlement européen, ce projet de loi devra être adapté et complété pour l'exécution de ces règlements préalablement à son approbation.

Ensuite les efforts nécessaires devront être consentis aussi bien au niveau national que par une collaboration avec les autres Etats membres pour alimenter les banques de données des entreprises de transport avec les données nécessaires pour les contrôles et par après relier les banques de données des Etats membres entre elles. Au niveau belge, la licence électronique sera réalisée. Cela rendra le contrôle sur la route du transport illégal beaucoup plus efficace.

Medeverantwoordelijkheid

Dit begrip is reeds opgenomen in de huidige reglementering betreffende het vervoer over de weg van goederen. Opdrachtgevers hebben een grote verantwoordelijkheid bij de keuze van een vervoersonderneming.

Deze medeverantwoordelijkheid heeft een dubbele bedoeling:

- de coactoren in het vervoer te sensibiliseren omtrent het wettelijke statuut van de vervoerder en hen af te raden om een beroep te doen op een vervoerder die niet in orde is;
- de vermindering van de druk die bepaalde coactoren op de vervoerders leggen.

Deze opgevoerde medeverantwoordelijkheid zorgt voor een strengere controle van de toestand van de ondernemingen door autoregularisatie en vormt een voorafgaande controle, die voorkomt dat een onderneming, die niet over de nodige vergunningen beschikt, onoorloofd haar activiteiten kan uitoefenen.

Inspanningen moeten worden geleverd voor een grootschalig gebruik van dit wettelijk instrument: opdrachtgevers, laders en eventuele tussenpersonen op het gebied van het vervoer moeten degelijk worden ingelicht, opdat deze maatregel werkelijk doeltreffend zou kunnen worden toegepast.

Dit begrip zal ook op het gebied van het vervoer van reizigers over de weg worden ingevoerd.

2.2.2 Duurzame Mobiliteit

De ontwikkeling van de economie op Europese en mondiale schaal leidt tot een toenemende mobiliteit van zowel de reizigers als van de goederen. De toenemende groei van bewegingen in alle richtingen en van goederenstromen in alle maten stelt de mobiliteit centraal bij onze ontwikkelingsuitdagingen.

Naast deze groei van de transportsector constateren wij echter een aantal eerder negatieve trends: de ongelijke groei van de verschillende vervoersmodi, waarbij de weg een steeds dominantere rol gaat spelen, de aanhoudende congestie, de talrijke bottlenecks en de schadelijke impact op mens en milieu.

Het ontwikkelen van een duurzaam mobiliteitsbeleid voor de vervoersmodi te land is dan ook één van de prioriteiten. Naast het verminderen van de CO₂-uitstoot door het wegvervoer is de bevordering van het gebruik

Coresponsabilité

Cette notion, d'ores et déjà intégrée dans la réglementation en vigueur relative au transport de marchandises par route, responsabilise notamment les donneurs d'ordre quant au choix des entreprises de transport auxquels ils font appel.

Cette coresponsabilité trouve son fondement dans la double intention:

- d'inciter les coacteurs du transport à s'interroger sur le statut légal du transporteur et de les dissuader d'utiliser les services d'un transporteur qui n'est pas en ordre;
- de réduire la pression à laquelle certains coacteurs soumettent les transporteurs.

Cette responsabilisation plus poussée assure un contrôle plus étroit de la situation des entreprises par une autorégularisation entre les partenaires du secteur ainsi qu'un contrôle a priori qui évite qu'une entreprise qui ne dispose pas des licences requises ne se retrouve en situation illicite dans le cadre de ses activités.

Un effort doit être réalisé pour une utilisation la plus large possible de cet instrument légal et un effort de communication vis-à-vis des donneurs d'ordre, des chargeurs et des éventuels auxiliaires de transport est indispensable afin que cette mesure atteigne toute son efficacité.

Cette notion sera également introduite dans le domaine du transport de personnes par route.

2.2.2 Mobilité durable

Le développement de l'économie à l'échelle européenne voire mondiale entraîne une croissance de mobilité tant des passagers que des biens. La multiplication des mouvements dans toutes les directions et des flux de marchandises de toutes dimensions a mis la mobilité au centre des enjeux de notre développement.

A cette croissance du secteur du transport, s'associe des tendances plutôt négatives: le développement inégal des différents modes de transport avec une prédominance accrue du transport routier, la congestion persistante, les nombreux goulets d'étranglement et l'impact nuisible sur l'homme et l'environnement.

L'élaboration d'une politique de mobilité durable pour les modes de transport terrestre constitue dès lors l'une des priorités. Outre la réduction du CO₂ émis par le transport routier, il est absolument indispensable de pro-

van de milieuvriendelijkere transportmodi zoals spoorvervoer en binnenvaart een absolute must.

De performantie en de aantrekkelijkheid van het spoorvervoer, zowel voor personen als voor goederen, moet constant worden verhoogd en dit via duidelijke afspraken in de beheerscontracten met de NMBS-groep voor wat betreft het personenvervoer en een verdere financiële ondersteuning van het (gecombineerd) goederenvervoer via het spoor voor alle operatoren.

Voor het gecombineerd vervoer zal de kwaliteit van het vervoer per spoor bijzondere aandacht krijgen. Aangezien de vorige steunmaatregel voor het spoor ongeveer 7% meer containers heeft aangebracht, zullen de nodige stappen worden ondernomen om voor de periode 2009-2012 nieuwe steunmaatregelen te treffen, die voor het spoor 8% meer containers moeten aanbrengen.

Het behoud van de rol van de binnenvaart als milieuvriendelijke modus vergt een duidelijk overleg met de Gewesten rond brandstofkwaliteit en het beheer van afvalstoffen. Daarnaast dient de rol van de binnenvaart in het intermodaal vervoer te worden erkend. De oprichting van binnenvaarterminals in het hinterland heeft reeds geleid tot een groeiend aandeel van de binnenvaart in de aan- en afvoer van containers in de grote zeehavens. Een verdere bevordering van spoor en binnenvaart dient dus op een geharmoniseerde wijze te gebeuren, zodat maatregelen op federaal (spoor) en regionaal (binnenvaart) vlak geen ongewenste effecten hebben.

2.2.3 Exploitatieveiligheid

2.2.3.1 Spoor

De wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, een omzetting van de Europese spoorwegveiligheidsrichtlijn, zorgt voor een versterkte rol van de staat inzake spoorwegveiligheid en voorziet in de oprichting van een nationale veiligheidsinstantie en van een onderzoeksorgaan, beiden onafhankelijk van de spoorwegmaatschappijen en de infrastructuurbeheerders. De Koning duidde de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen aan als veiligheidsinstantie, die deel uitmaakt van het directoraat-generaal Vervoer te Land. Deze instantie is o.a. belast met de volgende taken: de toelating tot ingebruikneming van subsystemen, afgifte van de veiligheidslicenties en veiligheidsvergunningen, het beheer van het nationaal register van het rollend materieel, het beoordelen van de veiligheidsvoorschriften betreffende

mouvoir l'utilisation des modes de transport ferroviaire et fluvial plus écologiques.

Les performances et l'attrait du transport ferroviaire, tant pour les personnes que pour les marchandises, doivent être améliorés en permanence et ce via des accords précis inclus dans les contrats de gestion pour ce qui concerne le transport de personnes et le support financier au transport (combiné) de marchandises par rail pour l'ensemble des opérateurs.

En matière de transport combiné, la qualité du transport ferroviaire fera l'objet d'une attention particulière. Étant donné que la précédente mesure de soutien a induit une hausse d'environ 7 % du nombre de conteneurs transportés par rail, les démarches nécessaires seront entreprises en vue de prendre de nouvelles mesures d'appui pour la période 2009-2012, qui visent à augmenter de 8 % le nombre de conteneurs transportés par voie ferrée.

Le maintien du rôle de la navigation fluviale comme mode de transport écologique requiert une concertation claire avec les Régions au sujet de la qualité du carburant et de la gestion des déchets. Il convient en outre de reconnaître le rôle de la navigation intérieure dans le transport intermodal. La construction de terminaux de navigation intérieure dans l'hinterland a d'ores et déjà permis d'accroître la part de la navigation fluviale dans le transport de conteneurs en provenance et à destination des ports maritimes. La promotion du rail et de la navigation intérieure doit dès lors se poursuivre harmonieusement, afin d'éviter que des mesures fédérales (transport ferroviaire) et régionales (transport fluvial) n'engendrent des effets indésirables.

2.2.3 Sécurité d'exploitation

2.2.3.1 Rail

La loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, qui est une transposition de la directive européenne en matière de sécurité ferroviaire, renforce le rôle de l'État au niveau de la sécurité ferroviaire et prévoit la création d'une autorité nationale de sécurité et d'un organisme d'enquête totalement indépendants des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure. Le Roi a désigné le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer, qui relève de la Direction générale Transport terrestre, comme étant cette autorité de sécurité. Cette autorité est notamment chargée des tâches suivantes: autorisation de la mise en service des sous-systèmes, délivrance des certificats et agréments de sécurité, gestion du registre national du matériel roulant, évaluation des règles de sécurité en matière d'exploitation et délivrance d'un

de exploitatie en het geven van een eensluidend advies, de verdere ontwikkeling van de bestekken inzake personeel en materiaal, en het toezicht op de instellingen die opleidingen voor treinbestuurders en treinbegeleiders geven.

Op korte termijn zal het koninklijke besluit omtrent de nationale veiligheidsdoelstellingen en veiligheids-methodes ter vervollediging van het nationaal regelgevend kader worden afgewerkt. Eén van de aandachtspunten voor de toekomst is dus de verdere ontwikkeling van het regelgevend kader omtrent de nationale technische specificaties voor interoperabiliteit en de verplichtingen van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder voor het ontwikkelen van een eigen veiligheids-beheerssysteem. De veiligheid van de spoorwegexploitatie kan maar worden gewaarborgd, indien zowel de afzonderlijke subsystemen als de integratie van de verschillende subsystemen in het totale spoorwegsysteem aan de essentiële eisen voldoen. Het gebruik van de subsystemen dient conform de veiligheidsbeheerssystemen van de gebruikers te zijn.

Optimale veiligheidsvoorwaarden door aangepaste controles dienen te worden nagestreefd. Het uitbouwen van een permanente controle van de veiligheidsbeheerssystemen van zowel de infrastructuurbeheerder als van de spoorwegondernemingen is de grote uitdaging voor de toekomst, en dit voor alle dossiers die geleid hebben tot de aflevering van de certificaten, vergunningen en toelatingen tot ingebruikneming. De audits, inspecties en controles dienen op basis van risicoanalyses kwantitatief en kwalitatief verder te worden uitgebouwd.

2.2.3.2 De veiligheid van het vervoer van gevaarlijke goederen

De veiligheid van het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR) en over het spoor (RID) zal worden verhoogd dankzij doelgerichte controles. De veiligheid van de logistieke keten wordt verhoogd door een betere coördinatie van de controle op intermodale transporteenheden (ITE).

De synergieën tussen alle controle- en inspectiediensten zullen worden ontwikkeld.

2.2.3.3 Wegvervoer

Het wegvervoer is een belangrijk gegeven voor het verkeersveiligheidsbeleid.

Het vervoer van personen en goederen over de weg is een vrij complexe activiteit waarbij verschillende disciplines aan bod komen en waarbij dus verschillende overheden betrokken zijn.

avis conforme, poursuite de l'élaboration du cahier des charges du personnel et du matériel et surveillance des organismes fournissant des services de formation aux conducteurs de train et au personnel de bord.

L'arrêté royal relatif aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux visant à compléter le cadre réglementaire national sera finalisé à court terme. L'un des points d'attention concernant l'avenir est donc la poursuite de l'élaboration du cadre réglementaire relatif aux spécifications techniques nationales d'interopérabilité et l'obligation pour les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure de développer leur propre système de gestion de la sécurité. La sécurité de l'exploitation ferroviaire ne peut être garantie que si les différents sous-systèmes et leur intégration dans le système ferroviaire global satisfont aux exigences essentielles. L'utilisation des sous-systèmes doit être conforme aux systèmes de gestion de la sécurité des utilisateurs.

Les conditions de sécurité doivent être optimisées par le biais de contrôles adaptés. La mise en place d'un contrôle permanent des systèmes de gestion de la sécurité tant du gestionnaire de l'infrastructure que des entreprises ferroviaires et ce, pour l'ensemble des dossiers ayant abouti à la délivrance des certificats, licences et autorisations de mise en service, constitue un énorme défi pour l'avenir. Les audits, inspections et contrôles doivent être développés quantitativement et qualitativement sur la base d'analyses de risques.

2.2.3.2 La sécurité du transport des marchandises dangereuses

La sécurité des transports de marchandises dangereuses par route (ADR) et par rail (RID) sera aussi renforcée par un meilleur ciblage des contrôles des transports de ces catégories de marchandises. La sécurité de la chaîne logistique sera également renforcée, notamment en assurant une meilleure coordination des contrôles des unités de transports intermodales (UTI).

Les synergies entre tous les services de contrôle et d'inspection seront développées.

2.2.3.3 Transport routier

Le transport routier constitue un élément important dans la politique de sécurité routière.

Le transport de personnes et de marchandises par route est une activité relativement complexe impliquant plusieurs disciplines et donc plusieurs autorités.

Een gezond transportbedrijf moet immers talrijke regelgevingen naleven, die niet exclusief tot de bevoegdheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer behoren. Een correcte naleving van al deze regels is een waarborg voor een gezond bedrijf en ontegensprekelijk ook voor de verkeersveiligheid.

Momenteel gebeurt het toezicht op de naleving van deze diverse regelgevingen door een ganse reeks controlediensten zoals: de dienst Controle van het wegvervoer van de FOD, de Politie, de Douane, de Inspectie van de sociale wetten en de Sociale inspectie.

In de eerste fase van de staatshervorming zullen er evenwel diverse bevoegdheden inzake toezicht op het wegvervoer van de federale overheid naar de Gewesten overgeheveld worden.

Deze overdracht moet alle beleidsniveaus versterken, waarbij naar een nieuw evenwicht moet gezocht worden tussen de verschillende overheden, zodat zij elkaar meer ondersteunen en doeltreffende met elkaar samenwerken.

Een goed gestructureerde samenwerking tussen sterk gespecialiseerde controlediensten moet dan ook een grote diepgang bij de controles toelaten. Alles moet in het werk gesteld worden opdat de controles volledig en coherent zouden zijn.

Deze tendensen werden onder meer kracht bijgezet door Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006, die strekt tot een verscherping van het toezicht op het vervoer van goederen en personen over de weg, inzonderheid voor wat de naleving van de regels inzake rij- en rusttijden en het gebruik van de tachograaf betreft. Een sterke samenwerking en coördinatie is dus noodzakelijk.

2.2.4 Beveiliging

Sinds 11 september 2001 worden in de verschillende transportmodi initiatieven genomen om de kansen op een terroristische aanslag zo sterk mogelijk te beperken. De maritieme- en luchtvaartsector hebben zich reeds, nationaal en internationaal, georganiseerd om zich beter te beschermen tegen dergelijke terreuracties. Wat het spoorvervoer betreft werd door het koninklijk besluit van 26 januari 2006 het Federaal Comité voor de Beveiliging van het Spoorwegvervoer opgericht. Dit comité heeft tot doel de regering een algemeen beleid inzake beveiliging van het spoorvervoer voor te stellen, kwetsbaarheidsstudies uit te voeren en beveiligingsplannen vast te stellen om op die manier voor de Belgische spoorwegen niet alleen maatregelen uit te werken op

En effet, une entreprise de transport saine est tenue de respecter de nombreuses réglementations ne relevant pas exclusivement de la compétence du SPF Mobilité et Transports. Un respect correct de l'ensemble des règles est une garantie pour une entreprise saine et sans aucun doute pour la sécurité routière

Actuellement, le contrôle du respect de ces diverses réglementations est réalisé par toute une série d'instances de contrôle telles que le service de Contrôle du transport routier du SPF, la Police, les Douanes, l'Inspection des lois sociales, l'Inspection sociale.

Dans une première phase de la réforme de l'Etat, diverses compétences en matière de contrôle du transport routier seront toutefois transférées de l'autorité fédérale aux Régions.

Ce transfert vise le renforcement de tous les niveaux de pouvoir, tout en cherchant à obtenir un nouvel équilibre entre les différentes autorités pour que celles-ci s'entraident d'avantage et coopèrent de manière plus efficace.

Une bonne coopération structurée entre des services de contrôle très spécialisés doit dès lors permettre une grande rigueur lors des contrôles. Tout doit être mis en œuvre afin que les contrôles soient complets et cohérents.

Ces tendances ont notamment été renforcées par la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 visant à intensifier la surveillance du transport routier de personnes et de marchandises, notamment en ce qui concerne le respect des règles en matière de temps de conduite et de repos et d'utilisation du tachygraphe. Une forte collaboration et coordination est donc de mise

2.2.4 Sûreté

Depuis le 11 septembre 2001, des initiatives ont été prises vis-à-vis des différents modes de transport pour réduire autant que possible les risques d'attaque terroriste. Le secteur maritime et aérien se sont déjà organisés au niveau national et international pour mieux se protéger contre de telles actions de terreur. En ce qui concerne le transport ferroviaire, le Comité fédéral pour la Sûreté du Transport ferroviaire a été instauré par l'arrêté royal du 26 janvier 2006. Ce comité a comme objectif de présenter au Gouvernement une politique générale en matière de sûreté du transport ferroviaire, de réaliser des études de vulnérabilité et d'établir des plans de sûreté afin de proposer des mesures non seulement dans le cadre de la prévention contre des actes

het vlak van preventie tegen daden van terrorisme, maar ook op het vlak van respons.

Begin 2007 werd binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer een opdracht gelanceerd teneinde daden van terrorisme tegen het spoorvervoer te voorkomen en te ontmoedigen.

Het Federaal Comité zal het resultaat van deze opdracht gebruiken als referentiekader om haar taak voort te zetten, in het bijzonder het implementeren en toepassen van een actieplan in de vorm van concrete acties en maatregelen ter beveiliging van het spoorvervoer.

Niet alleen zal daardoor de organisatiestructuur inzake beveiliging van het spoorvervoer tegen terrorisme worden verbeterd door o.a. de oprichting binnen het Federaal Comité van een aantal subcomités, ook zullen de diverse beveiligingsplannen worden uitgewerkt, herzien en/of aangevuld. Daarnaast zullen de nodige communicatie- en coördinatiestructuren moeten worden opgezet en zullen oefeningen en opleidingen bijdragen tot optimalisering van de daadwerkelijke preventie en respons.

Het beveiligen van het spoorvervoer tegen terrorisme vergt een horizontale en multidisciplinaire aanpak die de bevoegdheden van de FOD Mobiliteit en Vervoer overstijgt. Het DGVL zal dan ook onderzoeken hoe een globale strategie en integrale visie inzake terrorismebestrijding in een sluitend en allesomvattend wetgevend kader kan worden geïntegreerd.

2.2.5 Het beleid t.a.v. de consumenten

Een vooruitziend beheer van de sector van het vervoer van goederen en personen over de weg moet toelaten de efficiëntie van het toezicht op de voorwaarden van toegang tot het beroep van vervoersondernemer verder op te drijven via een herziening van de ter zake geldende reglementering en een verdere rationalisering van de controleprocedures.

Dit moet het de in de sector opererende vervoersondernemingen mogelijk maken de kwaliteit van hun eigen bedrijfsbeheer en van de dienstverlening aan hun klanten te optimaliseren om de concurrentiële en technologische uitdagingen het hoofd te bieden. De overheid draagt op die wijze bij tot het scheppen van een gunstige en loyale concurrentiële omgeving voor de vervoersondernemingen.

Via dezelfde weg dienen de administratieve formaliteiten die de vervoersondernemingen moeten vervullen om aan te tonen dat zij aan de voorwaarden van toegang

de terrorisme, mais aussi dans le cadre de la réponse à y donner.

Début 2007, le SPF Mobilité et Transports a lancé une mission visant à prévenir et à dissuader des actes de terrorisme dirigés contre le transport ferroviaire.

Le résultat de cette mission formera le cadre de référence sur lequel le Comité fédéral se basera pour poursuivre ses travaux en particulier la mise en œuvre d'un plan d'action (sous la forme d'actions et de mesures concrètes visant à sécuriser le transport ferroviaire).

Cela permettra non seulement d'améliorer la structure organisationnelle relative à la protection du transport ferroviaire contre le terrorisme par la création, entre autres, d'un certain nombre de sous-comités au sein du Comité fédéral, mais aussi d'élaborer, de revoir ou de compléter les divers plans de sûreté. Ensuite, il conviendra de mettre en place les structures requises de communication et de coordination, ainsi que les exercices et les formations contribuant à l'optimisation de la prévention.

La protection du transport ferroviaire contre le terrorisme demande une approche horizontale et multidisciplinaire qui dépasse de loin les compétences du SPF Mobilité et Transports. La DGTT examinera donc comment une stratégie globale et une vision intégrale en matière de lutte contre le terrorisme pourront être intégrées dans un cadre législatif cohérent et exhaustif.

2.2.5 La politique à l'égard des consommateurs

Une gestion prévoyante du secteur du transports de personnes et de marchandises par la route doit pouvoir permettre d'encore renforcer le contrôle des critères d'accès à la profession d'entrepreneurs dans le domaine du transport grâce à une révision de la réglementation en la matière et à la poursuite de la rationalisation des procédures de contrôle.

Ceci doit permettre aux entreprises de transport opérant dans le secteur d'optimiser la qualité la gestion de leur propre entreprise et de leur prestation de service aux clients afin de relever les défis concurrentiels et technologiques. Les autorités contribuent ainsi à la création d'un environnement concurrentiel favorable et loyal pour les entreprises de transport.

Il convient toutefois de simplifier encore au maximum les formalités administratives que les entreprises de transport doivent accomplir pour prouver qu'ils satisfont

tot het beroep voldoen en om de voor de toegang tot de markt noodzakelijke vervoersvergunningen te verkrijgen, maximaal te worden vereenvoudigd: afschaffing van formaliteiten zonder toegevoegde waarde, afschaffing van door de ondernemingen als bewijsstuk voor te leggen documenten, afgifte van vervoersvergunningen via internet, invoering van de papierloze of elektronische vervoersvergunning. Dit vraagstuk zal nog grondig worden uitgediept.

Voor het doorvoeren van bepaalde maatregelen zal synergie gezocht moeten worden met andere federale overheidsdiensten en met de Europese Commissie.

Op het gebied van de administratieve procedures in de Binnenvaart dient een verdere vereenvoudiging te worden nagestreefd, om een zo klantvriendelijk mogelijke dienstverlening te waarborgen:

De uitreiking van de verklaring inzake het behoren tot de vloot (Rijn- of Belgische vloot) zal gekoppeld worden aan de te creëren registratieprocedure met een link naar andere documenten inzake toegang tot markt en beroep. De juridische en organisatorische stappen zullen worden voorbereid.

De examens voor het behalen van bekwaamheidsbewijzen zullen geïnformatiseerd worden. De eerste stappen zijn gedaan.

Voor het spoorwegvervoer zal de overheid zo snel mogelijk zorgen voor de omzetting van de nieuwe Europese richtlijnen van het derde spoorwegpakket, om zo de sector een duidelijke, toegankelijke en stabiele juridische basis te geven. De overheid zal in de eerste plaats zorgen voor de omzetting van de richtlijn in verband met de certificering van het boordpersoneel dat instaat voor de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Europese Gemeenschap. Zij zal proberen om een evenwicht te vinden tussen enerzijds het scheppen van de best mogelijke voorwaarden voor een kwalitatieve en toegankelijke opleiding en anderzijds de prijs die de spoorwegondernemingen hiervoor zullen moeten betalen.

2.2.6 De regulering

De voorschriften die de diverse sectoren van het vervoer te land en de naleving van deze voorschriften regelen, moeten het behoud of de verdere ontwikkeling van een eerlijke mededinging en de transparante werking van de markt waarborgen.

Inzake het wegvervoer zal de Staat op basis van de voorschriften houdende de toegang tot de markt en het

aux critères d'accès à la profession et pour obtenir les licences de transport nécessaires à l'accès au marché. Ceci se traduit par la suppression des formalités sans valeur ajoutée, la suppression des documents à présenter par les entreprises à titre de preuves, la délivrance des licences de transport via Internet, l'introduction de licences de transport sans papier ou électroniques. Cette question fera l'objet d'une étude approfondie.

Pour l'exécution de certaines mesures, il faudra rechercher une synergie avec d'autres services publics fédéraux et avec la Commission européenne.

Au niveau des procédures administratives concernant la navigation intérieure, il faut poursuivre la simplification afin de garantir un service à la clientèle aussi efficace que possible.

La délivrance de la déclaration relative à l'appartenance à la flotte (flotte rhénane ou belge) sera couplée avec la création d'une procédure d'enregistrement munie d'un lien vers d'autres documents en matière d'accès au marché et à la profession. Les étapes juridiques et organisationnelles seront préparées.

Les examens pour l'obtention des brevets seront informatisés. Les premières démarches en la matière ont déjà été entreprises.

Pour le transport ferroviaire, l'État transposera les nouvelles directives européennes du troisième paquet ferroviaire dans les meilleurs délais afin d'offrir au secteur un cadre juridique clair, ouvert et stable. Il transposera prioritairement la directive relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté, en veillant à créer les conditions d'une formation offrant le meilleur rapport entre la qualité et l'accessibilité de la formation et le coût pour les opérateurs ferroviaires.

2.2.6 La régulation

Les règles régissant les différents secteurs du transport terrestre et le contrôle de leur respect doivent garantir le maintien ou le développement d'une concurrence loyale et le fonctionnement transparent du marché.

En transport routier, l'État poursuivra, par la réglementation relative à l'accès au marché et à la profession, un

beroep, de voortdurende versterking van de professionalisering van de sector en in het bijzonder van de transportnetbeheerder, nastreven. In deze context is het nuttig om na te gaan of de explosieve groei van de transportsector geen rem vormt op zijn productiviteit of zijn concurrentiepositie in de Europese vrijemarkteconomie niet ondermijnt.

Er zal eveneens aandacht worden besteed aan de sector van het spoorwegvervoer, die onlangs gedeeltelijk werd geliberaliseerd. Het aantal ondernemingen in de sector van het goederentransport per spoor neemt elk jaar toe en hun handelsactiviteiten ontplooiën zich. De Staat zal erop toezien dat er een duidelijke, eenvoudige en niet-discriminerende reglementering zal worden opgesteld. Hierin zullen de kwaliteitsnormen worden bepaald waaraan deze beroepsgroep (inzake veiligheid en betrouwbaarheid) zal moeten beantwoorden. De Staat wordt hierin bijgestaan door een onafhankelijke instantie wier bevoegdheid werd erkend, met name de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen. De tussenkomst van deze dienst zal op nationaal en internationaal niveau vertrouwen scheppen in het Belgische spoorwegsysteem. De bevoegdheden van de regulator zullen in 2008 opnieuw bestudeerd worden in het kader van de omzetting van het 3^{de} spoorwegpakket. Het Directoraat-generaal Vervoer te Land zal er ook over waken dat, in een markt die voor het internationaal personenvervoer gedeeltelijk werd geliberaliseerd en die monopolistisch is gebleven voor het binnenlandse personenvervoer, de rechten van de reizigers zullen worden beschermd.

De controles op het weg- en spoorvervoer zullen worden opgevoerd, zodat er ruimte komt voor een eerlijke mededinging op het vlak van prijzen en van de kwaliteit van de dienstverlening. Wat het wegvervoer betreft, zal de samenwerking tussen de nationale controlediensten evenals de samenwerking op internationaal niveau worden versterkt. De controles zullen worden toegespitst op risicogedrag en op ondernemingen die de meeste overtredingen op hun naam hebben staan. Daarnaast zullen de controles ook zodanig worden ontworpen, dat alle betrokken sectoren aan dezelfde druk worden blootgesteld, om zo de naleving van de regels af te dwingen.

Parallel met dit controlebeleid zal men voor de personeelsleden in de transportsector en voor de transportondernemingen een sensibiliseringsbeleid inzake de naleving van de regels opstarten, zodat er ondanks de toename van de controles en hun verbeterde doeltreffendheid, minder overtredingen moeten worden vastgesteld.

objectif de renforcement permanent de la professionnalisation du secteur, en particulier du gestionnaire de transport. Il conviendra d'examiner dans ce cadre si le fort éclatement de ce secteur ne constitue pas un frein à sa productivité ou à sa position concurrentielle dans le marché européen libéralisé.

L'attention se portera également sur le secteur du transport ferroviaire, récemment libéralisé en partie. Le nombre d'acteurs dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises croît chaque année et leurs activités commerciales se développent. L'État veillera à définir une réglementation claire, simple et non-discriminatoire, fixant les normes de qualité auxquelles doit répondre la profession (sécurité et fiabilité), appuyée par une instance indépendante dont l'autorité est reconnue, le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer. Les interventions de celui-ci créeront un climat de confiance au niveau national et au niveau international vis à vis du système ferroviaire belge. En ce qui concerne le service de régulation, ses compétences seront réétudiées en 2008 dans le cadre de la transposition du 3^{ème} paquet ferroviaire. La Direction générale Transport terrestre veillera également à la protection des droits des voyageurs, dans un marché partiellement libéralisé au niveau du transport international de voyageurs, mais encore monopolistique au niveau du transport intérieur.

Afin qu'une concurrence loyale puisse se développer au niveau des prix et de la qualité des prestations, les contrôles seront renforcés dans les secteurs routiers et ferroviaires. Dans le secteur du transport routier, la coopération entre services de contrôles nationaux internationaux sera renforcée. Les contrôles seront particulièrement orientés vers les comportements présentant le plus de risques et vers les entreprises les plus «infractionnelles», mais ils seront aussi conçus de manière à soumettre l'ensemble des secteurs concernés à une pression permanente en faveur du respect des règles.

En parallèle de la politique de contrôle, une politique de sensibilisation au respect des règles sera développée à l'égard des membres du personnel et des entreprises de transport, afin que malgré le renforcement des contrôles et leur ciblage, le nombre d'infractions constatées diminue.

2.3. De Luchtvaart

2.3.1 De uitdagingen

Het aantal vluchten groeit wereldwijd met 5 procent per jaar. Ook in België is deze groei duidelijk merkbaar, onder andere in het aantal passagiers dat op de luchthavens wordt afgehandeld, maar ook in het aantal nieuwe vliegtuigen, helikopters, ballonnen, enz., die in het Belgische luchtvaartregister worden ingeschreven.

Het aantal ingeschreven toestellen vertoont een steeds grotere variatie, ook vanwege de schaarste aan toestellen waardoor luchtvaartmaatschappijen wel moeten diversifiëren. Het aantal neemt ook sterk toe in volume. In sommige sectoren wordt de komende jaren een stijging met tientallen procenten verwacht. Deze toename heeft een directe impact op het DGLV, doordat deze hierdoor ook nieuwe verplichtingen «opgelegd» krijgt. Om beter te kunnen voldoen aan de wettelijke verplichtingen zal de positionering van het DGLV herbekeken worden met bijzondere aandacht voor een eigenstandige financiering.

De groei leidt ook tot allerlei problemen bij de luchtvaartmaatschappijen, onderhoudsbedrijven, enz., vooral bij het vinden van voldoende gekwalificeerd personeel. Bedrijven willen graag snel groeien, maar het aanbod op de arbeidsmarkt loopt sterk achteruit. Dat heeft directe gevolgen voor de bedrijven, omdat men daardoor niet kan voldoen aan de internationale vereisten. Dit leidt dan weer tot spanningen tussen de bedrijven en de overheid, die er moet op toezien dat de bedrijven wel aan deze internationale vereisten voldoen.

Luchtvaart is een sterk geregleerde transportsector, zowel op Europees als op wereldniveau. De luchtvaart is op wereldniveau nog steeds niet geliberaliseerd. Wel is vliegen binnen Europa voor Europese luchtvaartmaatschappijen geheel vrij. Europese lidstaten moeten met landen buiten Europa nog aparte bilaterale afspraken over landingsrechten maken. Tussen de VS en de EU is onlangs een akkoord over verdergaande liberalisering gesloten, en dat zal de Belgische luchtvaartmaatschappijen ook meer mogelijkheden bieden om bijvoorbeeld vanuit België rechtstreeks naar de VS te vliegen met kleine toestellen. Mogelijk zal ook de nationale luchthaven Brussels Airport als gevolg van deze liberalisering een positief effect kunnen verwachten, bijvoorbeeld doordat een grote luchtvaartalliantie Brussels Airport in hun exploitatie betreft en als een secundaire hub beschouwt.

Op veiligheidsgebied moet ieder land voldoen aan de veiligheidseisen zoals vastgesteld door de internationale

2.3. Le Transport aérien

2.3.1 Les défis

Le nombre de vols croît de 5 pour cent par an au niveau mondial. Cette croissance est également tangible en Belgique. Cela concerne notamment le nombre de passagers traités dans les aéroports, mais aussi le nombre de nouveaux avions, hélicoptères, ballons etc, enregistrés dans le matricule aéronautique belge.

Les appareils immatriculés sont de plus en plus variés – en raison notamment du manque d'appareils qui oblige les compagnies aériennes à se diversifier – et de plus en plus nombreux. Cette augmentation se chiffrera dans certains secteurs en dizaines de pour cent d'ici quelques années. Cela aura un impact direct sur les autorités aéronautiques qui se verront «imposer» de nouvelles tâches. Le positionnement de la DGTA sera reconsidéré pour pouvoir mieux se conformer à ses obligations réglementaires avec une attention particulière sur son financement propre.

Cette croissance entraîne différents problèmes pour les compagnies aériennes, les sociétés de maintenance, etc, principalement en matière de recrutement de personnel qualifié en nombre suffisant. Les entreprises désirent une croissance rapide mais l'offre sur le marché de l'emploi ne suit pas. Cela se répercute immédiatement sur les entreprises qui n'arrivent plus à satisfaire aux exigences internationales. Il s'ensuit des tensions entre les entreprises et l'autorité chargée de veiller à ce que ces exigences soient respectées.

L'aéronautique est un secteur du transport qui est fortement soumis à des règles, tant au niveau mondial qu'eupéen. Au niveau mondial, le transport aérien n'est toujours pas libéralisé. Par contre, les compagnies européennes ne subissent plus aucune entrave pour leurs vols à l'intérieur de l'Europe. Avec les pays en dehors de l'Europe, les États membres de l'Union européenne doivent encore conclure des accords bilatéraux séparés pour les droits d'atterrissage. Un accord a été récemment conclu entre les États-Unis et l'Union européenne en vue de la poursuite de la libéralisation. Cette libéralisation offrira davantage de possibilités aux compagnies aériennes belges d'effectuer par exemple des vols directs de la Belgique aux États-Unis, en utilisant de petits appareils. Brussels Airport peut également attendre des retombées positives à la suite de cette libéralisation, par exemple via son intégration comme hub secondaire dans le réseau d'une des grandes alliances aériennes.

Au niveau de la sécurité, chaque pays doit satisfaire aux exigences telles que définies par l'Organisation de

luchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (*International Civil Aviation Organisation*) ICAO. Onlangs zijn de veiligheidseisen nog verder aangescherpt, en nu moet bijvoorbeeld iedere nationale luchtvaartautoriteit een nationaal veiligheidsplan maken en dienen er *Safety Management Systems* te worden geïntroduceerd. De realisatie hiervan zal voor België de komende jaren een zware opdracht worden. Dit jaar zal een begin gemaakt worden met het opstellen van het plan. Belangrijk bij alle (inter)nationale reguleringen is dat België op het gebied van regelgeving zich op hetzelfde niveau bevindt als de directe buurlanden, niet strenger en niet soepeler. Dat betekent geen «Belgische interpretatie» van Europese regelgeving die afwijkt van de buurlanden en ook geen eigen (aanvullende) nationale regelgeving die afwijkt van de regelgeving in de buurlanden waardoor België op concurrentieachterstand zou worden gezet.

In Europa is het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) verantwoordelijk voor de veiligheid op een aantal terreinen. De belangrijkste opdracht van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, het voorbereidend beleidsorgaan van de Commissie, bestaat in de optimalisering van de veiligheid en van de leefmilieubescherming van de burgerluchtvaart in Europa. Via het EASA oefent de Commissie controle uit op de eenvormige toepassing van de normen door normalisatie-inspecties in de Lid-staten van de Unie. De Lidstaten hebben het EASA de bevoegdheid en de verantwoordelijkheid gegeven voor de afgifte van het typecertificaat van luchtvaartuigen en de certificering van de organisaties die luchtvaartproducten ontwerpen. De luchtvaartindustrie beschikt zo over gemeenschappelijke specificaties en een enig loket. Zoals gepland, werd in de Raad en in het Europese Parlement – in het raam van de uitbreiding van het toepassingsgebied – een voorstel tot wijziging van de vergunningen voor het boordpersoneel en van de technische exploitatiemaatregelen aanvaard.

Sinds 2004 heeft de Europese Unie ook bevoegdheden op het gebied van het luchtruim en kan zij nadere regels stellen ten aanzien van het beheer en gebruik van het luchtruim. Zo verplicht deze regelgeving tot een scheiding tussen regelgever, toezichthouder en uitvoerder. Tevens dienen grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden tussen Staten en hun luchtverkeersleidingsorganisaties te worden opgestart. Tegen 2009 zouden die moeten uitmonden in formele samenwerkingsverbanden. België onderzoekt nu een dergelijke samenwerking met Duitsland, Nederland, Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland. Na de zomer van 2008 zal er met de buurlanden een principsovereenkomst over de samenwerking worden gesloten.

l'aviation civile internationale (OACI) des Nations-Unies. Récemment, ces exigences ont encore été renforcées et chacune des autorités aéronautiques nationales doit entre autres élaborer un plan de sécurité national en y introduisant des «*Safety Management Systems*». Une telle réalisation en Belgique réclamera une charge de travail importante pour les années à venir. Le démarrage de la réalisation de ce plan sera effectué cette année. L'important pour toutes ces réglementations (inter) nationales est que la Belgique soit située au même niveau que ses voisins directs, ni plus souple, ni plus sévère. Cela signifie qu'il ne doit pas y avoir d'interprétation belge de la réglementation européenne ni de propre réglementation nationale (supplémentaire) qui diverge de la réglementation des pays voisins, ce qui placerait la Belgique dans une position concurrentielle défavorable.

En Europe, l'Agence européenne de la sécurité aérienne est responsable pour la sécurité dans de nombreux domaines. La mission principale de l'EASA, organe stratégique de la Commission, est de promouvoir le plus haut niveau possible de sécurité et de protection environnementale de l'aviation civile en Europe. La Commission surveille, via l'EASA, l'application uniforme des normes au moyen d'inspections de normalisation dans les États Membres de l'Union. L'EASA a reçu des États Membres la compétence et la responsabilité de la certification de type d'aéronef et l'agrément des organisations de conception des produits aéronautiques. L'industrie aéronautique bénéficie ainsi de spécifications communes et d'un guichet unique. Comme prévu, une proposition d'amendement visant à étendre le champ d'application aux licences du personnel naviguant et aux mesures techniques d'exploitation a été acceptée au Conseil et au Parlement européen.

Depuis 2004, l'Union européenne dispose aussi de compétences au niveau de l'espace aérien et peut donc définir des règles plus précises en matière de gestion et d'utilisation de l'espace aérien. Cette réglementation prévoit notamment une séparation entre les instances de réglementation, d'exécution et de contrôle. Il faut aussi que les États et leurs organismes de contrôle aérien s'engagent formellement à une coopération transfrontalière dès 2009. La Belgique se penche actuellement sur une telle coopération avec l'Allemagne, les Pays-Bas, le Luxembourg, la France et la Suisse. Une convention de principe sur la coopération avec les pays voisins sera conclue après l'été 2008.

Als gevolg van de nieuwe regelgeving zijn de verhoudingen tussen de Staten en hun luchtverkeersleidingsorganisaties, tussen de luchtverkeersleidingsorganisaties en de Europese organisatie Eurocontrol sterk aan verandering onderhevig. Daarom heeft de Europese Commissie aan een aantal «wijzen» gevraagd, hoe de toekomstige regulering er op het gebied van de luchtvaart in Europa moet uitzien. Dit rapport is net vóór de zomer van 2007 gepubliceerd en de commissie zal vóór de zomer van 2008 met voorstellen voor de toekomstige regulering uitpakken. Duidelijk is dat deze voorstellen een impact zullen hebben op de organisatie van Eurocontrol met haar hoofdkwartier in Brussel en dat er ook in het kader van de samenwerking tussen de lidstaten extra druk zal worden uitgeoefend op het gebied van het gemeenschappelijk beheer van het luchtruim.

Naast voornoemde punten is de Europese commissie actief om een regelgeving te ontwerpen over o.a. luchthaventarieven, luchthaven-capaciteit, integratie van de luchtvaart in de emissiehandelssysteem, verplichtingen op het gebied van geluid, enz.

Tevens is Europa actief om de productie van «milieuvriendelijke» vliegtuigen te stimuleren via een investeringsprogramma en heeft het met de industrie op het gebied van de ontwikkeling en standaardisering van de luchtverkeersleiding in Europa een enorm onderzoeksprogramma opgestart. Het is belangrijk dat zowel Belgische bedrijven als de overheid bij deze ontwikkelingen aansluiting vinden.

Sinds 11 september 2001 heeft de Europese Commissie verregaande bevoegdheden op het gebied van beveiliging. De Commissie is ook de gesprekspartner van de VS over de samenwerking inzake beveiliging. De VS schroeven de eisen steeds hoger op, en het is voor België belangrijk om te participeren in de Europese beveiligingsoverlegstructuren om de redelijkheid van de te nemen maatregelen te bepleiten. Nog dit najaar komt de commissie met voorstellen om de regelgeving inzake beveiliging uit te breiden tot de vliegtuigen in de lucht. Dat zal dus een sterke impact op de luchtvaartmaatschappijen, de luchthavens en de luchtvrachtagenten hebben.

2.3.2 Milieuproblematiek

2.3.2.1 Geluidsproblematiek rond Brussels Airport

Brussels Airport is van cruciaal belang voor de hoofdstad van Europa en is de tweede Belgische economische pool.

La nouvelle réglementation entraîne de profondes modifications dans les rapports entre les États et leurs organismes de contrôle aérien, dans les rapports entre les États et la Commission européenne ainsi que dans les rapports entre les organismes de contrôle aérien et l'organisme européen Eurocontrol. Pour cette raison, la Commission européenne a consulté un certain nombre de «sages» pour se faire une idée de la future réglementation du transport aérien en Europe. Ce rapport a été publié juste avant l'été 2007 et la Commission présentera des propositions pour la future réglementation pour l'été 2008. Il est évident que ces propositions auront un impact sur l'organisation d'Eurocontrol dont le quartier général se situe à Bruxelles, et qu'elles augmenteront la pression au niveau de la collaboration entre les États membres dans le cadre de la gestion communautaire de l'espace aérien.

En dehors des points susmentionnés, la Commission européenne est également active pour élaborer une réglementation notamment en ce qui concerne les tarifs et capacités aéroportuaires, l'intégration de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émissions, les obligations dans le domaine des nuisances sonores, etc.

En outre, l'Europe s'active à stimuler la production d'avions plus respectueux de l'environnement via un programme d'investissements. Un énorme programme de recherche a été lancé en collaboration avec l'industrie pour le développement et la standardisation du contrôle aérien en Europe. Il est important que tant les entreprises que les autorités belges s'associent à ces développements.

Depuis le 11 septembre 2001, la Commission européenne dispose de compétences étendues sur le plan de la sûreté. Elle est aussi l'interlocuteur des États-Unis pour ce qui concerne la coopération dans le domaine de la sûreté. Les États-Unis ont de plus en plus d'exigences et il est important pour la Belgique de participer dans les structures de concertation européenne sur la sûreté afin de juger de la pertinence des mesures à faire valoir. La Commission fera des propositions dès cet automne pour étendre la réglementation concernant la sûreté des avions en plein vol. Cela aura un fort impact sur les compagnies aériennes.

2.3.2 Problématique environnementale

2.3.2.1 Problématique des nuisances sonores autour de Brussels Airport

Brussels Airport a une importance majeure pour la Capitale de l'Europe et constitue le deuxième pôle économique belge.

Sinds 2002 is het luchtverkeer relatief stabiel gebleven op Brussels Airport (in vergelijking met de groei op de andere Europese luchthavens). Gezien de wereldwijde groei van het luchtverkeer en de overblijvende capaciteit van de luchthaven is een toename van het aantal vervoerde passagiers en van het vrachtvervoer te verwachten in de komende jaren.

Ondanks de daling van het aantal potentieel sterk gehinderden is het aantal klachten de jongste jaren fors gestegen. Deze trend is te wijten aan de verschillende wijzigingen van de vliegprocedures, maar ook aan de maatschappelijke evolutie van de geluidsperceptie en de mogelijkheden die burgers hebben gekregen om klachten in te dienen bij de ombudsdienst belast met de behandeling van de klachten en bezwaren.

De huidige uitdaging voor de regeringen is de rol van de luchthaven als motor voor de economische groei van België te verenigen met het respect voor de leefomgeving van de omwonenden. Daartoe zal een evenwicht tussen de economische groei van de luchthaven en de daardoor veroorzaakte geluidshinder in de komende jaren dienen te worden gevonden. Dit evenwicht zal echter enkel kunnen worden bereikt indien alle betrokken partijen het eens worden over een duidelijk exploitatiekader voor de luchthaven op lange termijn en samenwerken teneinde een duurzame oplossing te vinden.

De verschillende politieke en gerechtelijke beslissingen genomen tijdens de voorbije jaren hebben tot juridische onzekerheid geleid, zowel voor de spelers van de luchtvaartsector als voor de omwonenden. De prioritaire doelstelling voor de volgende legislatuur is een nieuwe evenwichtige aanpak om de juridische toestand te stabiliseren en het vertrouwen in de procedures en in de instellingen herstellen. Daartoe is een coherent pakket van maatregelen op het gebied van beperking van het lawaai bij de bron, operationele procedures voor lawaaibestrijding, exploitatiebeperkingen en ruimtelijke ordening nodig.

Met het oog op het verzekeren op lange termijn van een stabiliteit voor alle actoren, zal het federale exploitatiekader bepaald worden in een wet. Iedere wijziging van dit kader moet een procedure volgen, bepaald in deze wet.

Het beleid inzake de geluidshinder rond Brussels Airport zit momenteel zowel op politiek als op juridisch vlak in het slop. Deze toestand is gedeeltelijk te wijten aan het gebrek aan eenheid en overleg tussen de verschillende geledingen van de bevoegde autoriteiten bij het nemen van maatregelen. Om een oplossing te vinden voor deze moeilijke situatie, wordt aan het Vlaams gewest en het

Le trafic à Brussels Airport est resté relativement stable depuis 2002 (comparé à la croissance constatée sur les autres aéroports européens). Une croissance du nombre de passagers transportés et du fret est prévisible dans les années à venir compte tenu de la croissance mondiale du trafic aérien et de la capacité résiduelle de l'aéroport.

Bien que le nombre de personnes potentiellement fortement gênées soit en diminution, le nombre de plaintes a explosé ces dernières années. Cette augmentation s'explique par les différentes modifications de procédures de vols mais également par une évolution sociétale de la perception du bruit et par la possibilité offerte au citoyen d'introduire une plainte au service de médiation en charge de traiter les plaintes et doléances.

Le défi actuel pour les autorités est de concilier le rôle de l'aéroport comme moteur pour la croissance économique de la Belgique et le respect du cadre de vie des riverains de l'aéroport. Pour ce faire, un équilibre entre la croissance économique de l'aéroport et les nuisances qu'elle occasionne devra être trouvé dans les années à venir. Cet équilibre ne sera réalisable que si l'ensemble des parties concernées s'entendent sur un cadre clair d'exploitation à long terme de l'aéroport et collaborent à la mise en place d'une solution durable.

Les différentes décisions politiques et judiciaires intervenues ces dernières années ont conduit à une insécurité juridique tant pour les acteurs du secteur aérien que pour les riverains. L'objectif prioritaire pour la prochaine législature sera de développer une nouvelle approche équilibrée pour stabiliser la situation juridique et de rendre la confiance dans les procédures et les institutions. Pour atteindre cet objectif, un ensemble de mesures cohérentes en matière de réduction du bruit à la source, de procédures d'exploitation à moindre bruit, de restrictions d'exploitation et d'aménagement du territoire est nécessaire.

En vue d'assurer une stabilité à long terme pour tous les acteurs, le cadre d'exploitation fédéral sera fixé dans une loi. Toute modification de ce cadre devra suivre une procédure définie dans cette loi.

L'impasse juridique et politique actuelle est en partie attribuable au manque de cohérence et de concertation dans les mesures prises par les différents niveaux de pouvoir. Pour sortir de cette impasse, il sera proposé à la Région flamande et à la Région de Bruxelles-Capitale de conclure un accord de coopération portant sur l'harmonisation et l'application des normes de bruit, des

Brussel Hoofdstedelijk Gewest gevraagd een samenwerkingsakkoord af te sluiten inzake de harmonisering en toepassing van de geluidsnormen, de ruimtelijke ordening en een isolatieplan.

De regering zal erop toezien dat het aantal nachtvluchten bevroren wordt, dit rekening houdend met de verhuis van de internationale hub van DHL naar Leipzig.

De opstijgingen tijdens de nacht vormen de belangrijkste geluidshinder voor de omwonenden omdat zij de oorzaak zijn van het verstoren van de slaap. Om die reden zullen er kalme periodes ingevoerd worden tijdens het weekend in samenspraak met de sector.

Naast de invoering van deze kalme periodes, zal het preferentieel gebruikssysteem van de pistes tijdens de nacht aangepast worden met als doel minstens 4 volledige nachten zonder opstijgingen te bieden aan alle omwonenden binnen de as van de pistes.

Enkele erg lawaaierige vliegtuigen zijn de oorzaak van vele klachten overdag. Om de belangrijkste lawaaipieken te vermijden, zal het geluidsquotasysteem tijdens de nacht, momenteel van kracht, uitgebreid worden tot de periode overdag en 's avonds, met de vaststelling van een maximale geluidsquota tussen 7u en 21u en tussen 21u en 23u.

De nieuwe beperkingen zullen het kader, vastgelegd door Richtlijn 2002/30 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap, moeten naleven

De herziening van bepaalde exploitatieprocedures (vluchtprocedures en preferentieel gebruik van de pistes) zal bestudeerd moeten worden door experts op basis van objectieve gegevens en rekening houdend met de bijzondere problematiek van de nachten en de weekends.

Om de concentratie te verminderen van alle landingen op piste 02 door oostenwind, zal er een impact- en uitvoerbaarheidsstudie uitgevoerd worden met betrekking tot de installatie van een landingssysteem met instrumenten (ILS) op de piste 07L.

Een nieuw preferentieel gebruikssysteem van de pistes tijdens de daluren van het weekend zal in uitvoering gebracht worden teneinde de opstijgingen te verdelen over verschillende pistes.

Met het oog op de verbetering van de communicatie en het overleg zal een forum met alle betrokken actoren

mesures en matière d'aménagement du territoire et un programme d'isolation.

Le Gouvernement veillera à geler le nombre de vols de nuit en tenant compte du déménagement du hub international de DHL vers Leipzig.

Les décollages de nuit constituent la nuisance la plus importante pour une majorité de riverains en raison des perturbations du sommeil qu'ils entraînent. Pour cette raison, on visera à instaurer des périodes de calme sans décollages pendant les nuits du week-end pour tous les riverains en concertation avec le secteur.

Parallèlement à l'instauration de ces périodes de calme, le système préférentiel d'utilisation des pistes pendant la nuit sera adapté afin d'offrir au moins 4 nuits complètes sans décollages pour tous les riverains situés dans l'axe des pistes.

Une minorité d'avions très bruyants est responsable de nombreuses plaintes pour la période de jour. Afin d'éviter les pics de bruit les plus importants, le système de quota de bruit nocturne actuellement en vigueur sera étendu à la période de jour et de soirée avec la fixation d'un quota de bruit maximum entre 7h et 21 et entre 21h et 23h.

Ces nouvelles restrictions devront respecter le cadre fixé par la Directive 2002/30 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.

La révision de certaines procédures d'exploitation (procédures de vols et utilisation préférentielle des pistes) devra être étudiée par des experts sur la base de données objectives et en tenant compte de la problématique particulière des nuits et des week-ends.

Afin de diminuer la concentration de tous les atterrissages sur la piste 02 par vent d'est, une étude d'impacts et de faisabilité relative à l'installation d'un système d'atterrissage aux instruments (ILS) sur la piste 07L sera effectuée.

Un nouveau système préférentiel d'utilisation des pistes pendant les heures creuses du week-end sera mis en oeuvre afin de répartir les décollages sur plusieurs pistes.

Afin d'améliorer la communication et la concertation, un forum composé des bourgmestres (ou de leurs repré-

in werking worden gesteld. Dit forum zal samengesteld worden uit de burgemeesters (of hun vertegenwoordigers) van de betrokken gemeenten, vertegenwoordigers van Belgocontrol, luchtvaartmaatschappijen, piloten, vakbondsorganisaties en de luchthavenexploitant. Het zal forum vormen voor overleg en uitwisseling van informatie dienen en zal een belangrijke rol spelen met het oog op de uitwerking van aanbevelingen en adviezen. Dit forum zal georganiseerd worden door het Directoraat generaal Luchtvaart en voorgezeten worden door een externe onafhankelijke persoon.

Een onafhankelijk instituut dat instaat voor de objectivering van de geluidsdrukniveaus door metingen en een strategische cartografie van het geluid en voor het informeren van het publiek, zal opgericht worden in samenwerking met de Gewesten.

2.3.2.2 Klimaatimpact

Naast de problematiek van de lawaaihinder, vormen ook de vliegtuigemissies een probleem. De Commissie heeft een ontwerp van Richtlijn opgesteld dat de verdeling van emissierechten tussen de gemeenschappen in de luchtvaartsector mogelijk moet maken. Ofschoon deze materie tot de bevoegdheid van de Gewesten behoort, zal de federale regering erop toezien dat de besprekingen in de schoot van de Internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO = *International Civil Aviation Organisation*) geen belemmering vormen voor de maatregelen die door de Europese Unie werden gepland. België zal zijn steun verlenen aan het meest uitgebreide systeem om het leefmilieu maximaal te beschermen en de concurrentievervalsing tussen de intra- en extracommunautaire luchtvaartmaatschappijen te beperken.

Het Belgische wetenschapsbeleid sponsort een interuniversitair onderzoeksprogramma [Luchtvaart en het Belgische klimaatbeleid: analyse van de integratiemogelijkheden en hun gevolgen (ABC Impacts)] met de bedoeling om voor België een gedetailleerde analyse te maken over de verschillende integratiemogelijkheden van de luchtvaart en de zeevaart in het internationale en Europese klimaatbeleid en de gevolgen hiervan.

De Belgische overheid zal pas nieuwe initiatieven nemen na bestudering van de resultaten van deze studie.

Voor het overige zal de sector ook de operationele initiatieven ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen voortzetten.

sentants) des communes exposées, des représentants de Belgocontrol, des compagnies aériennes, des pilotes, des organisations syndicales et de l'exploitant sera organisé. Il servira de lieu de discussion et d'échange d'informations et aura un rôle de recommandations et d'avis aux différents acteurs. Ce forum sera organisé par la DGTA et présidé par une personnalité extérieure indépendante.

Un institut indépendant en charge de l'objectivation des niveaux de bruit par mesures et par une cartographie stratégique du bruit et de l'information du public seront mis sur pied en collaboration avec les Régions.

2.3.2.2 Impact climatique

A côté de la problématique des nuisances sonores, il reste encore celle des émissions produites par les avions. La Commission européenne a établi un projet de directive visant à intégrer l'aviation au système d'échange de droits d'émission communautaire. Bien que cette matière soit une compétence régionale, le Gouvernement fédéral veillera à ce que les discussions au niveau de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) n'entravent pas les mesures envisagées par l'Union européenne. La Belgique soutiendra le système le plus large possible afin de maximiser l'efficacité environnementale et de limiter les distorsions de concurrence entre compagnies communautaires et non-communautaires.

Un programme de recherche inter-universitaire (Aviation et politique climatique belge: analyse des options d'intégration et de leurs conséquences (ABC Impacts)) financé par la politique scientifique belge vise à fournir une analyse détaillée pour la Belgique des conséquences des différents scénarios d'inclusion du transport aérien et du transport maritime international dans la politique climatique internationale et/ou européenne.

Les autorités belges ne prendront de nouvelles initiatives qu'après s'être penchées sur les résultats de cette étude.

Par ailleurs, le secteur poursuivra les initiatives opérationnelles visant à diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

2.3.3 Permanente verbetering van de veiligheid

De luchtvaartveiligheid wordt gewaarborgd door een samenhangend veiligheidssysteem waarin de verschillende actoren, van piloot tot en met productiebedrijf eigen verantwoordelijkheden hebben in het op hoog niveau houden van de veiligheid. Dit veiligheidssysteem, dat ieder land verplicht moet hanteren, vindt zijn basis in internationale verdragen, waarin alle landen ter wereld zich verplicht hebben tot het maken en onderhouden van dit veiligheidssysteem. België heeft op dit moment een goed veiligheidsniveau, maar het kan beter. Ook de 5-jaarlijkse ICAO-veiligheidsaudit heeft een aantal tekortkomingen signaleerd die moeten worden verbeterd.

Door de sterke groei van de luchtvaart, ook in België, zullen extra inspanningen moeten worden geleverd om op zijn minst het huidige veiligheidsniveau ook bij groei te handhaven. Dit zal alleen kunnen in nauwe samenwerking met alle partijen in de luchtvaartsector. De federale overheid zal via het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) hierin het initiatief nemen.

De federale regering wil ook een proactief inspectiebeleid om de vliegveiligheid te waarborgen. Daarom wil de federale regering ook dat de luchtvaartinspectie meer instrumenten krijgt om niet enkel handhavend, maar ook corrigerend op te treden, bijvoorbeeld door het uitdelen van financiële boetes bij veiligheidsovertredingen. De Regering zal deze optie bestuderen.

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

Tot op heden werden alle toezichtactiviteiten door de diverse directies uitgevoerd zonder enige rapportering aan de politiek en het publiek over de bevindingen. De federale regering wil via jaarrapportages van o.a. de inspectiedienst, maar ook van de audits aan de politiek verantwoordelijken inzicht geven in de bevindingen en de trends op het gebied van luchtvaartveiligheid. De bedoeling van deze rapportering is een verantwoording te bieden naar de politiek en het publiek toe inzake de ingezette middelen met betrekking tot het toezicht op de luchtvaart en de jaarlijks bereikte resultaten. Dit jaar zal een eerste rapportering plaatsvinden.

2.3.3.1 European Aviation Safety Agency (EASA)

Zoals reeds eerder werd vermeld, is het de taak van het EASA, als voorbereidend beleidsorgaan van de commissie, om de totstandbrenging en instandhouding

2.3.3 Amélioration permanente de la sécurité

La sécurité aérienne est garantie par un système de sécurité cohérent où les différents acteurs, du pilote au constructeur, ont chacun leurs propres responsabilités dans le maintien d'un haut niveau de sécurité. Ce système de sécurité, désormais obligatoire dans tous les pays du monde, trouve sa source dans les conventions internationales ayant imposé la création et le maintien d'un tel système de sécurité. La Belgique dispose pour le moment d'un bon niveau de sécurité, mais pourrait faire mieux. L'audit quinquennal de l'OACI a également signalé un nombre d'insuffisances qui peuvent être corrigées.

La forte croissance de l'aéronautique, aussi en Belgique, impose des efforts supplémentaires afin de maintenir la sécurité au moins à son niveau actuel en dépit de l'augmentation du trafic. Ce n'est possible qu'en étroite collaboration avec toutes les parties du secteur aérien. L'autorité fédérale en prendra l'initiative via la Direction générale du Transport aérien (DGTA).

Le gouvernement fédéral souhaite aussi une politique d'inspection proactive afin de garantir la sécurité aérienne. Pour cette raison, l'inspection aéronautique doit aussi recevoir les instruments lui permettant non seulement d'appliquer des mesures, mais aussi de les corriger en imposant par exemple des amendes financières en cas d'infractions à la sécurité. Le Gouvernement étudiera cette option.

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

Jusqu'aujourd'hui, aucune des activités de contrôle exercées par les différentes directions n'a fait l'objet d'un rapport informant les instances politiques et le public des résultats obtenus. Le gouvernement fédéral veut faire part aux responsables politiques des résultats et des tendances au niveau de la sécurité aérienne, notamment par le biais de rapports annuels du service d'inspection et de rapports d'audit. Le but de ces rapports est de sensibiliser la politique et le public aux moyens mis en œuvre pour le contrôle aérien et aux résultats annuels obtenus. Un premier rapport aura lieu cette année.

2.3.3.1 European Aviation Safety Agency (EASA)

Comme cela a déjà été mentionné, la mission de l'EASA, en tant qu'organe préparatoire de la stratégie de la Commission, est de promouvoir le plus haut niveau

van een hoog uniform veiligheids- en leefmilieubeschermingsniveau in de burgerluchtvaart in Europa te waarborgen.

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

De sterke groei van de luchtvaartsector in België heeft een directe impact op de luchtvaartautoriteit die mee moet groeien met de sector, omdat de luchtvaartautoriteit, conform de internationale regels bijvoorbeeld de verplichting heeft alle nieuwe toestellen te certificeren.

Vanwege deze verantwoordelijkheden en vanwege de verschuiving van bevoegdheden van de lidstaten naar EASA en de nieuwe reglementering van EASA en de Europese Commissie worden dus aan de Belgische luchtvaartautoriteit hoge eisen gesteld. Daarom heeft deze regering het initiatief genomen om jaarlijks een aantal diensten te laten benchmarken om na te gaan of deze diensten, in het licht van de ontwikkelingen nu en in de toekomst aan haar Europese verplichtingen kan blijven voldoen en de luchtvaartindustrie kan blijven bedienen volgens de internationale verplichtingen. Daarbij wordt nadrukkelijk eerst gekeken naar de interne verbeteringen op het vlak van doeltreffendheid en kwaliteit alsook naar het beschikbare gekwalificeerd personeel.

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

Voor de Belgische regering is de in Brussel gevestigde organisatie Eurocontrol het meest aangewezen orgaan om de veiligheidsregelgeving voor de Europese Commissie voor te bereiden. De regering zal zich dan ook sterk maken voor het behoud van de huidige prominente

possible de sécurité et de protection environnementale de l'aviation civile en Europe.

Les administrations nationales sont compétentes non plus en application de règlements nationaux mais de règlements communautaires pour toutes les matières ayant trait à la navigabilité telles que la construction et la production aéronautiques, les certificats de navigabilité propres à chaque appareil, la maintenance continue et la formation ainsi que les licences du personnel correspondant. Ces règlements fixent non seulement les devoirs des administrés, mais aussi les devoirs et les moyens nécessaires des administrations nationales. La Commission surveillera, via l'EASA, la bonne application de ces règlements. Il est indispensable que le standard requis soit atteint sous peine de connaître des effets extrêmement négatifs immédiats pour l'industrie belge et donc pour l'emploi en Belgique.

La forte croissance du secteur aérien belge a également un impact direct sur les autorités aériennes qui doivent croître en même temps que le secteur puisqu'elles ont, entre autres, l'obligation de certifier tous les nouveaux appareils conformément aux règles internationales.

Du fait de ces responsabilités et du transfert de compétences des États membres vers l'EASA ainsi que de la nouvelle réglementation de l'EASA et de la Commission européenne, les exigences vis-à-vis des autorités aéronautiques belges atteignent un niveau très élevé. Pour cette raison, le Gouvernement a pris l'initiative de demander annuellement un benchmark de différents services afin de vérifier, à la lumière des développements actuels, si ces services restent en mesure de remplir leurs obligations européennes et de servir l'industrie aéronautique comme l'imposent les règles internationales. Pour cela, il faut d'abord se préoccuper de l'efficacité interne, de l'amélioration de la qualité et de la disponibilité de personnel qualifié.

À plus longue échéance, la Commission prépare de nouvelles extensions du champ d'application du Règlement 1592/2002 concernant la réglementation de la sécurité de l'exploitation aéroportuaire et la sécurité des systèmes du contrôle aérien.

Pour le gouvernement belge, l'organisation Eurocontrol, dont le siège est à Bruxelles, est l'organe le plus approprié pour préparer la réglementation relative à la sécurité pour la Commission européenne. Le Gouvernement défendra donc aussi le maintien de la position

positie van Eurocontrol op het gebied van de luchtverkeersleiding in Europa.

2.3.3.2 Vergunningen en opleidingen

De Directoraat-generaal Luchtvaart is ook verantwoordelijk voor de afgifte van vergunningen (piloten, onderhoudspersoneel, enz.), de erkenning en audit van de opleidingscentra voor piloten, de erkenning en audit van opleidingscentra voor het onderhoudspersoneel en het beheer van de vragenbanken voor theoretische examens. Het is van het grootste belang dat deze activiteiten op de meest efficiënte, snelle en klantvriendelijke manier worden geregeld zonder dat het kwaliteitsniveau van de veiligheid erbij inboet, waarbij van al de ICT-mogelijkheden gebruik kan worden gemaakt.

De Belgische luchtvaartmaatschappijen bevinden zich in een concurrentieel zeer nadelige situatie tov. andere Europese luchtvaartmaatschappijen op het stuk van de loonkosten. Teneinde dit concurrentieel nadeel zo veel mogelijk uit de weg te ruimen en de Belgische luchtvaartmaatschappijen aldus steviger te verankeren in België, zal de Regering passende sociale en fiscale maatregelen onderzoeken.

2.3.3.3 Luchtruim

Als gevolg van de Europese regelgeving op het gebied van de organisatie en beheer van het luchtruim (*Single European Sky*-regelgeving) waarin aan de ene kant de scheiding van functies tussen regelgever, uitvoerder en toezichthouder centraal staat en aan de andere kant de grensoverschrijdende samenwerking tussen providers, de nieuwe routeindelingen (op basis van functionaliteit van het luchtverkeer en niet op basis landsgrenzen) van belang is, zullen wetten moeten worden aangepast. Ook de noodzakelijke samenwerking tussen de civiele en militaire luchtverkeersleiding betekent dat een aantal wetten zullen moeten worden aangepast. Daarnaast zal de ICAO-regelgeving worden omgezet in het Belgisch recht om het kader te scheppen waarin Belgocontrol als uitvoeringsorganisatie optimaal kan functioneren. Het DGLV zal optreden in de verschillende (inter)nationale fora als de vertegenwoordiger van de Belgische Staat en zal Belgocontrol daarbij als technisch adviseur vragen.

De Regering stelt ook vast dat, door de huidige beheersstructuur van Belgocontrol, de organisatie onvoldoende is toegerust voor de rol die het moet spelen binnen het internationale samenwerkingsverband FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central*), een samenwerking tussen 6 staten (Benelux, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland) alsook hun 7 providers. Nu krijgen regionale belangen (subsidiering regionale vliegvelden) nog de bovenhand op de nationale belangen

dominante actuele d'Eurocontrol dans le domaine du contrôle aérien en Europe.

2.3.3.2 Licences et formations

La Direction générale Transport aérien est également responsable de la délivrance des licences (pilotes, personnel d'entretien, etc.), de l'agrément et de l'audit des centres de formation pour pilotes et personnel d'entretien ainsi que de la gestion des questionnaires pour les examens théoriques. Il est de la plus haute importance que ces activités soient réglées avec le plus d'efficacité, de rapidité et de convivialité possible sans diminuer le niveau de qualité de la sécurité. À cet effet, tous les moyens informatiques disponibles peuvent être mis en œuvre.

Les compagnies aériennes belges se trouvent dans une position concurrentielle très défavorable par rapport à d'autres compagnies aériennes européennes en matière de coûts salariaux. Afin de supprimer autant que faire se peut ce handicap concurrentiel et de consolider ainsi l'ancrage belge des compagnies aériennes belges, le Gouvernement recherchera des mesures sociales et fiscales appropriées.

2.3.3.3 Espace aérien

La réglementation européenne en matière d'organisation et de gestion de l'espace aérien (réglementation du ciel unique européen) met en exergue, d'une part, une séparation nette entre les fonctions de réglementation, d'exécution et de contrôle et, d'autre part, une collaboration transfrontalière entre les prestataires de services et une nouvelle définition des routes (sur la base de la fonctionnalité du trafic aérien et non plus des frontières nationales). Ceci impose évidemment une révision des lois. L'indispensable collaboration entre le contrôle aérien civil et militaire appelle également à la modification d'un certain nombre de lois. Après cela, la réglementation de l'OACI sera transposée en droit belge pour créer un cadre dans lequel Belgocontrol pourra fonctionner de façon optimale en tant qu'organisation exécutive. La DGTA interviendra dans les différents forums (inter)nationaux en tant que représentant de l'État belge, où il sera demandé à Belgocontrol d'être le conseiller technique.

Le Gouvernement constate aussi qu'en raison de la structure de gestion actuelle de Belgocontrol, l'organisation est insuffisamment équipée pour le rôle qu'elle doit jouer au sein de l'organisme de coopération internationale FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central* ou bloc de l'espace fonctionnel d'Europe centrale), qui regroupe 6 États (le Bénélux, l'Allemagne, la France et la Suisse) ainsi que leurs 7 fournisseurs de services. Jusqu'à présent, les intérêts régionaux (sub-

(samenwerking civiel/militair) of op de concurrentiële positie van het bedrijf zelf in relatie tot de bedrijven in omliggende landen. Hierdoor dreigt Belgocontrol, en daardoor dus ook de Belgische Staat, de aansluiting te missen met de internationale ontwikkelingen, die onomkeerbaar zijn. Hiervoor zal eveneens een herziening van het samenwerkingsakkoord met de Gewesten dienen te gebeuren.

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

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

2.3.3.4 Luchthavens en vliegvelden

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

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

ventionnement d'aéroports régionaux) priment encore sur les intérêts nationaux (collaboration entre le civil et le militaire) ou sur la position concurrentielle de l'entreprise même par rapport aux entreprises des pays avoisinants. À cause de cela, Belgocontrol et, par conséquent, l'État belge risquent de passer à côté de l'irréversible évolution internationale. Il faudra donc une réforme de l'accord de coopération avec les Régions.

Afin de rencontrer ces impératifs concurrentiels, il sera examiné si la structure actuelle de Belgocontrol ne doit pas évoluer.

Concernant la réalisation du «Bloc d'espace fonctionnel» (FAB – *Functional Airspace Bloc*) dans lequel la Belgique se situera avec plusieurs pays voisins, le Gouvernement mettra en place une collaboration aussi large que possible entre le Ministère de la Défense nationale et le SPF Mobilité et Transports afin de défendre le point de vue de l'État belge. Il veillera également à s'engager dans la voie d'une collaboration aussi poussée que possible entre les prestataires du contrôle aérien, tels que Belgocontrol, le contrôle aérien militaire et UAC-Maastricht, collaboration n'excluant pas l'intégration des activités opérationnelles, techniques et de formation des organismes prestataires.

2.3.3.4 Aéroports et aérodromes

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

Un nouvel élément (obligatoire) dans l'application de la législation internationale (annexes 10 et 14 et documents apparentés de la Convention de Chicago) sera le fait que des restrictions devront être imposées quant à l'agencement spatial autour des terrains d'aviation et des installations au sol. Le démarrage de l'établissement d'une forme légale de règlement, comme par exemple un accord de coopération avec les Régions, qui définira et enregistrera ces servitudes aéronautiques sera opéré cette année. Ces mesures nécessitent, outre une concertation avec les Régions dans leur double capacité d'exploitants d'aéroport et de responsables de l'aménagement du territoire, un accord avec *The Brussels Airport Company*, la Westvlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem (WIV), Belgocontrol, et éventuellement le ministère de la Défense pour l'utilisation commune des parties militaires des aéroports civils.

Naar aanleiding van de ICAO-audit van 2006 alsook bij de recente staking van de brandweerdiensten op Brussels Airport is gebleken, dat enerzijds de regelgeving om de veiligheid op de luchthavens te verhogen, nog kan worden verbeterd, maar ook dat de overheid over nog betere instrumenten moet beschikken, om zo nodig de exploitant van de luchthaven te dwingen passende maatregelen te treffen. Het geleidelijk verplicht maken van de ICAO-aanbevelingen in bijlage 14 is hier een mogelijke piste. Een extra aandachtspunt is dat de voor de goede werking van de luchthaven noodzakelijke bedrijfsonderdelen, zoals de brandweer of de luchtverkeersleiding de uitvoering van hun werkzaamheden niet zomaar kunnen neerleggen. Deze problematiek wordt door de regering onderzocht. Ook zal het reglement met betrekking tot de licentie van Brussels Airport herzien worden op onder andere het onderdeel beveiliging en veiligheid dat daarin is opgenomen.

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

2.3.3.5 Terrein- en obstakelgegevens

Voor het aanleggen van verschillende infrastructurele werken, zoals bijvoorbeeld het neerzetten van grote windmolens, is het noodzakelijk dat in de omgeving van vliegvelden richtlijnen worden gepubliceerd die in overeenstemming zijn met de wijzigende ICAO-voorschriften. Daarom wil de federale regering initiatieven nemen om luchtvaartkaarten (later ook in elektronische versies) voor de luchtvaartgebruikers van het grondgebied beschikbaar te stellen. In een eerste stap zal het verwerven van de data van terrein en obstakels worden gerealiseerd.

2.3.4 Beveiliging

Het Directoraat-generaal Luchtvaart is verantwoordelijk voor de voorbereiding van de wet- en regelgeving, het opzet, de organisatie en structuur van de beveiliging van de luchthavens. Het zorgt ook voor de permanente coördinatie met de internationale (luchtvaart)organisaties die zich ook met deze problematiek bezighouden.

Met de uitvoering van Europese beveiligingsverordening nr. 2320/2002 is ook in België veel geld gemoeid (op de nationale luchthavens werden in 2007 voor 66,5 miljoen euro bijkomende beveiligingsmaatregelen ge-

À la suite de l'audit de l'OACI qui a eu lieu en 2006 et de la récente grève des pompiers à Brussels Airport, il est apparu que la réglementation peut encore être améliorée pour augmenter la sécurité dans les aéroports, mais aussi pour permettre aux autorités de disposer de meilleurs instruments pour obliger, le cas échéant, l'exploitant à appliquer les mesures adéquates. La mise en place progressive de l'obligation de suivre les recommandations de l'OACI pourrait être l'une des pistes possibles. Il faut tout particulièrement garder en tête que les éléments vitaux pour le fonctionnement d'un aéroport national, comme les pompiers ou la tour de contrôle, ne peuvent en aucun cas suspendre leurs activités. Cette problématique sera examinée par le Gouvernement. Le Règlement relatif à la licence de Brussels Airport sera également revu notamment la partie sûreté et sécurité.

Comme, en plus de l'autorité fédérale, les autorités régionales sont également concernées par l'aménagement des aérodromes et que notre réglementation date encore d'avant la réforme de l'État, il est indispensable d'arriver, en concertation avec les Régions, à une réglementation nouvelle et cohérente pour les exploitants des terrains d'aviation et à la définition de prescriptions techniques pour l'infrastructure et l'exploitation.

2.3.3.5 Données reprenant le terrain et les obstacles

Avant le lancement de différents travaux au niveau de l'infrastructure, comme par exemple le placement de grandes éoliennes, il est nécessaire de publier des directives pour les environs des aéroports, qui soient conformes aux nouvelles prescriptions de l'OACI. Pour cette raison, le Gouvernement fédéral souhaite prendre des initiatives pour rendre disponibles des cartes aéronautiques (plus tard également en versions électroniques) du terrain pour les usagers de l'espace aérien. La première étape consistera en l'acquisition des données relatives au terrain et aux obstacles.

2.3.4 Sûreté

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

La mise en œuvre du Règlement (CE) n° 2320/2002 relatif à la sûreté a par ailleurs coûté beaucoup d'argent à la Belgique (en 2007, 66,5 millions d'euros ont été dépensés pour des mesures de sûreté supplémentaires

nomen) De oplopende kosten voor onze luchthavens geven deze een concurrentienadeel ten opzichte van sommige directe concurrenten, waar veel beveiligingskosten door de nationale, regionale of lokale overheden worden betaald. Ik vind dit geen gunstige ontwikkeling en wil nagaan hoe deze oneerlijke concurrentie, via Europese of via andere reglementering kan worden stopgezet. Tevens zal DGLV dit jaar de opzet en structuur van de verschillende veiligheidscomités aanpassen, zodat de taakverdeling tussen DGLV en de luchthavens tot uiting komt.

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

België speelt een vooraanstaande rol in Europa op het punt van beveiliging, onder andere via het in Brussel gevestigde Europees Instituut voor Luchtvaartbeveiliging (EASTI — *European Aviation Security Training Institute*) en staat ook voor een hoog beveiligingsniveau op de luchthavens. Deze rol zal nog dit jaar worden versterkt, om enerzijds de beveiliging te optimaliseren en anderzijds de beveiligingskosten te beperken. Via dit centrum, dat in Haren verder zal uitgebouwd worden, zal ook ingestaan worden voor technische assistentie en research programma's.

Een privatiseringswens bestaat met betrekking tot de regionale vliegvelden. Het is hier noodzakelijk de aandacht van de verantwoordelijke Gewesten te vestigen op de overeenkomst die in 2005 tussen de Belgische Staat, het Vlaams Gewest en het Waals Gewest werd gesloten. De overeenkomst legt de verantwoordelijkheden betreffende de uitvoering van beveiligingstaken voor de Gewesten in hun hoedanigheid van uitbaters van de gewestelijke openbare luchthavens vast. De federale administratie fungeert hierbij als bevoegde autoriteit in de zin van de Verordening (EU) nr. 2320/2002, vervult zijn regelgevende, toezichthoudende en certificerende opdrachten, en keurt de luchthavenbeveiligingsplannen goed. Met het oog op de efficiëntie blijft het toezicht op de luchtvaart beveiliging geïntegreerd in het DGLV. Er zal over gewaakt worden dat het statuut van de regionale luchthaveninspecties conform gemaakt wordt met de luchtvaartwet en de Europese verordeningen.

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

sur les aéroports nationaux). Ces coûts désavantagent nos aéroports par rapport à certains concurrents directs dont la sûreté est en grande partie prise en charge par les autorités nationales, régionales ou locales. J'estime que cette évolution n'est pas positive et souhaite réfléchir à la façon de lutter contre cette concurrence déloyale par le biais de réglementations européennes ou autres. La DGTA adaptera encore cette année-ci l'organisation et la structure des différents comités de sûreté de façon à ce que la répartition des tâches entre la DGTA et les aéroports soit clarifiée.

Peut-être pourrait-on aussi gagner en efficacité dans nos aéroports en harmonisant les processus d'inspection tant au niveau des autorités qu'au niveau des aéroports. Une telle initiative sera prise par la DGTA en concertation avec les différents services d'inspection et avec les aéroports.

La Belgique joue un rôle de premier plan en Europe en matière de sûreté, entre autres grâce à l'institut de formation à la sûreté EASTI, situé à Bruxelles, et elle préconise aussi un haut niveau de sûreté dans les aéroports. Ce rôle sera encore renforcé cette année pour optimiser d'une part la sûreté et pour limiter d'autre part les coûts qui y sont liés. Une assistance technique et des programmes de recherche seront également assurés via ce centre qui continuera à être développé à Haren.

Il existe un souhait de privatisation des aérodromes régionaux. Il est ici nécessaire d'attirer l'attention des Régions responsables de cette privatisation sur la convention conclue en 2005 entre l'État belge, la Région flamande et la Région wallonne. La convention définit les responsabilités en matière d'exécution des tâches de sûreté pour les Régions dans leur fonction d'exploitants des aéroports publics régionaux, où l'administration fédérale devient l'autorité compétente dans l'esprit du Règlement (CE) n° 2320/2002 et remplit ses missions au niveau de la réglementation, du contrôle et de la certification, ainsi que de l'approbation des plans de sécurité des aéroports. La supervision de la sûreté aéronautique restera intégrée à la DGTA dans un souci d'efficacité. On veillera à rendre le statut des inspections aéroportuaires régionales conforme à la loi aéronautique et aux règlements européens.

En ce qui concerne les règles sur le screening du personnel de sécurité et autre des aéroports, l'arrêté royal du 3 juin 2005 modifiant l'arrêté royal du 24 mars 2000 portant exécution de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations de sécurité sera encore modifié. L'article 8, deuxième alinéa

de termijn, waarbinnen de directeur-generaal van het Directoraat-generaal luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer of de door hem aangewezen instantie volgens zijn voorschriften, gemachtigd is veiligheidsadviezen te verstrekken, met één jaar wenst te verlengen, dan is een wijziging van artikel 8, tweede lid van de wet van 3 mei 2005 houdende wijziging van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen noodzakelijk.

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

2.3.5 Het beleid t.a.v. de consumenten

Het consumentisme heeft sinds kort ook de luchtvaartsector veroverd, en dit heeft, bondig gesteld, geleid tot twee Europese verordeningen om een grotere rechtszekerheid van de passagiers te waarborgen.

In de eerste plaats is er de Verordening (EG) nr. 261/2004 van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten (DBC = Denied Boarding Compensation). Deze Verordening biedt de passagiers een bijzonder ruime bescherming, daar er hun op zijn minst een zekere bijstand wordt beloofd in alle gevallen waarbij zij het slachtoffer zijn van bepaalde vervelende omstandigheden ten gevolge van een aanzienlijke vertraging, een annulering van hun vlucht of een instapweigering. Deze Verordening is duidelijk noch naar de zin van de passagiers, noch naar de zin van de luchtvaartmaatschappijen. De luchtvaartmaatschappijen zijn immers de mening toegedaan dat zij niet verantwoordelijk zijn voor vertragingen en annulaties ten gevolge van externe factoren waarop zij geen vat hebben, terwijl de passagiers vinden dat de bescherming die de Verordening hun biedt, ontoereikend is.

De tweede belangrijke Verordening die als een rechtstreeks gevolg van het groeiende consumentisme mag worden gezien, is Verordening (EG) nr. 1107/2006 van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer

de la loi du 3 mai 2005 portant modification de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations de sécurité doit encore être modifié aussi, afin de pouvoir prolonger d'un an la période au cours de laquelle le directeur général de la Direction générale du Transport aérien du Service Public Fédéral Mobilité et Transports, ou l'instance qu'il a désignée en fonction de ses prescriptions, est habilité à émettre des avis de sécurité.

La Belgique appliquera aussi vite que possible la révision du Règlement 2320/2002/CE. Pour ce faire, les mesures de sûreté devront être valables non seulement dans les aéroports, mais aussi à bord des avions immatriculés dans les États membres de l'UE. Une attention particulière sera accordée aux régimes de sécurité des agents agréés et des known consignors (pour ces derniers, la vérification sera effectuée par des validateurs indépendants). Enfin, le contrôle qualité externe par l'inspection aéronautique sera augmenté, en collaboration avec le contrôle de qualité interne des stakeholders.

2.3.5 La politique à l'égard des consommateurs

Depuis quelques années, le consumérisme a gagné le secteur aéronautique et s'est traduit, pour l'essentiel, par deux règlements européens visant à assurer une meilleure protection des passagers.

En premier lieu, le Règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol (DBC = Denied Boarding Compensation), offre une très large protection aux passagers aériens puisqu'il leur promet à tout le moins une assistance dans tous les cas où ils subissent les désagréments relatifs d'un retard important, d'une annulation ou d'un refus d'embarquement. Ce Règlement ne satisfait véritablement ni les transporteurs aériens ni les passagers. Les premiers parce qu'ils ne s'estiment pas responsables des retards et annulations dus à des facteurs exogènes sur lesquels ils n'ont aucune prise, et les seconds parce que la protection offerte par le Règlement leur semble insuffisante.

Le deuxième Règlement d'importance s'inscrivant dans le courant consumériste est le Règlement (CE) n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens (PRM =

reizen (PRM = *Persons with Reduced Mobility*). Het doel van deze Verordening is het bannen van elke vorm van discriminatie t.a.v. gehandicapten en personen met een verminderde mobiliteit bij vliegtuigreizen. Deze Verordening treedt in werking op 26 juli 2008, maar ook hier zijn problemen te verwachten zoals bij elke hervorming met een non-discriminatie doelstelling.

Om de controlebevoegdheden die hem op grond van deze verordeningen werden toegekend, te kunnen uitoefenen, werd het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) aangeduid als nationaal orgaan belast met de behandeling van klachten van passagiers die menen dat hun rechten werden geschonden. Ondanks de problemen die verbonden zijn aan dit heikele dossier over de bescherming van de luchtvaartpassagiers en ondanks de alsmat toenemende werklust voor personeel dat per slot van rekening niet werd opgeleid voor dergelijke bemiddelingsopdrachten, heeft het DGLV zich tot op heden met een op Europees niveau erkende doeltreffendheid van deze taak gekweten. Deze toestand zal worden geëvalueerd om na te gaan hoe de behandeling van het geheel van klachten het best kan worden georganiseerd.

Publiciteit is vereist om bij de vervoerder zijn rechten te kunnen laten gelden. Deze staan uitvoerig of bij verwijzing vermeld op het reisticket (bagage) of moeten hem worden bijgebracht als een aanleiding zich voordoet, met een geschreven bericht aan de betrokkene (DBC) of aan het publiek (PRM). Voor zover de partijen het onderling niet eens worden, wordt uitzicht verstrekt op een gerechtelijke afwikkeling, of meer recentelijk een mogelijke klachtenprocedure. In klachtenbehandeling tussenkomende partijen (EU, DGLV, Geschillencommissie, consumentenorganisaties) verstrekken aan de consument alle nuttige toelichtingen langs hun geëigende informatielijnen zoals brochures en websites (bv. www.mobiliteit.fgov.be voor de FOD Mobiliteit en Vervoer). Dit project zal in de toekomst verder worden uitgebouwd.

2.3.6 De regulering

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

Persons with Reduced Mobility). Ce Règlement entend supprimer toute discrimination à l'égard des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles effectuent des voyages aériens. Il ne sera d'application qu'à partir du 26 juillet 2008, mais devrait également apporter son lot de difficultés, comme toute réforme poursuivant un objectif de non-discrimination.

Pour satisfaire aux obligations de contrôle qui lui incombent en vertu des Règlements précités, la Direction générale Transport aérien (DGTA) a été désignée comme l'organisme national chargé de traiter les plaintes de passagers estimant que leurs droits ont été bafoués. Malgré les difficultés inhérentes à la prise en charge du dossier sensible qu'est la protection des passagers aériens et malgré la charge de travail croissante pour un personnel non destiné au travail spécifique de médiation, la DGTA s'est, jusqu'à présent, acquittée de sa tâche avec une efficacité reconnue au plan européen. Cette situation fera l'objet d'une évaluation afin de déterminer quelle est la meilleure organisation pour assurer le traitement de l'ensemble de ces plaintes.

La publicité doit en être faite afin de permettre l'exercice de droits auprès du transporteur. Ces droits sont soit clairement indiqués par référence sur le billet de voyage (bagage), soit sont à signaler dès que l'occasion se présente, par le biais d'une note écrite à la personne concernée (DBC) ou au public (PRM). Si les parties ne se mettent pas d'accord entre elles, il existe la possibilité de recourir à une procédure judiciaire ou, plus récemment, à une procédure de plainte. Lors du traitement des plaintes, les parties intervenantes (UE, DGTA, commission des plaintes, organisations de consommateurs) fournissent au consommateur toutes les informations utiles par le biais de leurs lignes d'informations appropriées comme des brochures et sites Internet (p. ex. www.mobiliteit.fgov.be pour le SPF Mobilité et Transports). Cette démarche sera intensifiée à l'avenir.

2.3.6 La régulation

Le transport aérien est par définition une activité internationale, et il fait par conséquent l'objet d'une large gamme de réglementations internationales. La Belgique doit veiller à ce que ces réglementations internationales auxquelles elle est liée soient également effectives dans l'ordre juridique interne. Tel ne semble pas toujours être le cas. Pour cette raison, il faudra vérifier dans quelle mesure la Belgique respecte, entre autres, les annexes de la Convention de Chicago en matière de navigation aérienne civile internationale.

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

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

Op het gebied van ontvangen van vluchten interpreteren wij onze bilaterale luchtvaartovereenkomsten zo ruim mogelijk, in voorkomend geval in afwachting van het liberaliserend herzien van de luchtvaartovereenkomst. Er wordt echter op gelet dat 2 principes worden nagekomen, nl. dat van het gelijke-kansenbeleid (*«level playing field»*) en het aanhouden van genoegzame veiligheidscondities. Een zelfde houding wordt aangenomen ten aanzien van niet-geregeld (charter) vervoer. Met betrekking tot de economische regulering van Brussels Airport zal er tijdens de nieuwe legislatuur werk worden gemaakt van de voorbereidingen voor de nieuwe gereguleerde periode 2011-2015. In samenwerking met de luchthavenexploitant zullen een aantal verbeteringsprojecten opgezet worden zoals de korf van referentieluchthavens waarmee Brussels Airport moet worden vergeleken, evenwichtiger en zinvoller samenstellen. Ten slotte zullen de bevoegdheden van de economische regulator worden herbekeken.

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

De federale regering zal een nieuw voorstel voorleggen betreffende de vergoedingen voor diensten die geleverd worden aan de industrie door de luchtvaartautoriteit DGLV. De kosten van de prestatie zullen duidelijk in verband gebracht worden met de hoogte van de vergoeding, wat een objectieve verantwoording mogelijk maakt.

La DGTA est en charge de diverses tâches et responsabilités découlant majoritairement des dispositions internationales telles que fixées dans la Convention de Chicago, tout particulièrement ses 18 Annexes, ainsi que dans les Règlements européens. Le but est de faire connaître ces tâches tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, ce qui permettra de vérifier si toutes les tâches qui lui incombent sont bien effectuées et de coordonner leur exécution de manière optimale. Les nombreuses modifications de la réglementation internationale ne permettent plus d'en être sûr. La création d'un inventaire pourra déceler les éventuels manquements.

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

En ce qui concerne l'accueil des vols, nous interprétons nos conventions bilatérales le plus largement possible en attendant une révision plus libérale de l'accord en matière de transport aérien. Toutefois, l'attention est portée sur le respect de deux principes, en l'occurrence la politique de l'égalité des chances (*«level playing field»*) et le maintien de conditions de sécurité satisfaisantes. La même position est prise par rapport au transport non régulier (charter). En matière de régulation économique de Brussels Airport, la nouvelle législature préparera la régulation de la prochaine période 2011-2015. Un certain nombre de projets d'amélioration seront initiés en collaboration avec l'exploitant de l'aéroport, comme l'établissement d'une composition plus équilibrée du panier d'aéroports de référence auxquels Brussels Airport doit être comparé. Enfin, les compétences du régulateur économique seront ré-examinées.

L'évolution du marché de l'aéronautique est très rapide; la législation et la réglementation sont en train de prendre du retard. Le gouvernement fédéral souhaite donc mener une nouvelle politique en matière de location et de leasing d'avions par les compagnies aériennes belges afin de résorber les trop-pleins dans les flux de passagers. Cette politique doit être concertée avec les compagnies aériennes qui sont le plus concernées.

Le gouvernement fédéral fera une nouvelle proposition pour les redevances liées aux services fournis à l'industrie par l'autorité du transport aérien DGTA. Les coûts des prestations seront clairement mis en rapport avec le montant des redevances, ce qui permet une justification objective pour une modification dans la

voor een wijziging in de tarifiering. Er zal eveneens op toegezien worden dat een gunstige economische context voor de sector bewaard blijft en dat de nieuwe tarifiering geen negatieve invloed heeft op de internationale concurrentiepositie. De administratieve afhandeling van de inning van de vergoedingen wordt zo eenvoudig mogelijk gehouden. Het nieuwe vergoedingensysteem zal veel belang hechten aan principes als transparantie, gelijke behandeling van de klanten, eenvoudige administratie en klantvriendelijkheid maar zal ook een relatie leggen tussen de groei van de luchtvaart en de daarvoor benodigde capaciteit bij de overheid om diezelfde groei te faciliteren en het veiligheidsniveau daarbij te handhaven.

2.4. Maritiem vervoer

2.4.1. De uitdagingen

2.4.1.1 België als maritieme natie

België heeft zijn positie als maritieme natie in de wereld opnieuw kunnen heroveren. De vloot die de Belgische vlag voert, is opnieuw belangrijk geworden. Ze bekleedt momenteel de 7de plaats in Europa en de 17de in de wereldrangorde.

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

- Ter ondersteuning van de vooruitgang van de vloot wordt gekozen voor een beleid dat gericht is op het oplossen en het doen naleven van hoge kwaliteitsnormen voor zowel de technische toestand van de schepen als voor de uitbaters ervan. Zo wil men ervoor zorgen dat de Belgische vlag wereldwijd op de «white list» voorkomt.

- Daarnaast wordt beleidsmatig aangestuurd op een vloot met een type scheepvaartexploitatie met sterke werkelijke bindingen met België die meetbaar voor meer toegevoegde waarde en tewerkstelling in het land zorgt. Er wordt minder gestreefd naar een hele grote vloot, maar eerder naar een vloot met een maximale terugvloed naar de lokale economie.

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

tarification. On veillera également à ce qu'un contexte économique favorable pour le secteur soit maintenu et que la nouvelle tarification n'ait pas d'impact négatif sur la position concurrentielle internationale. Le traitement administratif de la perception des redevances devra rester aussi simple que possible. Le nouveau système de redevances accordera beaucoup d'importance aux principes de la transparence, d'un traitement équitable des clients, d'une administration simple et d'une orientation clients. Il sera toutefois tenu compte de la relation entre la croissance du transport aérien et la capacité dont doit faire preuve l'autorité pour faciliter cette même croissance tout en gardant un haut niveau de sécurité.

2.4. Le Transport Maritime

2.4.1. Les défis

2.4.1.1 La Belgique en tant que nation maritime

La Belgique a réussi à reconquérir sa position de nation maritime au niveau mondial. La flotte battant pavillon belge est redevenue importante. Elle se place actuellement au 7e rang au niveau européen et au 17e rang au niveau mondial.

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

- Pour soutenir l'amélioration de la flotte, la politique choisie est axée sur l'imposition et le contrôle de normes de qualité strictes tant au niveau technique qu'au niveau des exploitants des navires afin d'arriver à inscrire le pavillon belge sur la «white list» partout dans le monde.

- En outre, la politique s'oriente vers une flotte avec un type d'exploitation maritime ayant des liens réels et puissants avec la Belgique, qui réalise une valeur ajoutée et une embauche non négligeables. Il s'agit moins de vouloir à tout prix une flotte de grande envergure, que d'opter pour une flotte avec des retombées maximales sur l'économie locale.

- La législation maritime belge actuelle, qui ne correspond plus à la réalité économique, ni aux attentes d'une nation maritime moderne, sera soumise à une modernisation profonde qui englobera tous les domaines privés et publics du droit maritime au sens large du terme.

2.4.1.2 Belgische zeevaart in de Europese Unie

Het toekomstig Europees maritiem beleid zal zijn beslag krijgen nu de consultatieronde na het voorstellen door de Europese Commissie van het groen boek ter zake afgerond is.

De domeinen aan, waarvoor België bepaalde beleids-opties naar voren schuift zijn:

- het evenwichtig verzoenen van enerzijds de noden voor de groei van de verschillende economische, maritiem gekoppelde activiteiten met anderzijds de zorg voor de vrijwaring van het mariene milieu met zijn niet-onuitputtelijke draagkracht. Die beleidslijn wordt waar gemaakt door te zoeken naar synergieën tussen economische ontwikkeling en vrijwaring van het milieu, eerder dan vanuit een benadering van conflicterende belangen.

- de duidelijke aflijning van de rol van de sectoractoren, de Europese Commissie (met EMSA - *European Maritime Safety Agency*) en de lidstaten.

- tot stand komen van hechte maritieme clusters binnen de maritieme industrie.

2.4.1.3 Watergebonden tewerkstelling

De verdere groei van het maritiem vervoer en van de waterbouwindustrie stuit steeds meer op een toenemend en prangend tekort aan varende personeel. Ook de visserij kampt met een gebrek aan bemanning. Daar tegenover staat dat er op sociaal-economisch vlak in België wordt gezocht naar het creëren van meer tewerkstelling. Het is bijgevolg belangrijk een beleid te voeren dat erop gericht is meer jongeren evenals volwassenen die zich wensen te herscholen, naar de verschillende maritieme beroepen en de binnenschipperij te kanaliseren.

Het beleid steunt op drie pijlers:

Het verlenen van vaarbevoegdheden aan de zeevaart en de visserij wordt voor alle maritieme beroepen volledig afgestemd op een modulair opleidingssysteem dat veel flexibiliteit biedt en een brede waaier van mogelijkheden om als zeevarende, of als personeel in maritiem gebonden activiteiten of in technisch aanverwante industrieën werk te vinden. Om het onderwijs en de noden van de sector zo doeltreffend mogelijk op elkaar af te stemmen, wordt verwacht dat de verschillende instanties die onderwijs en opleiding voor de maritieme beroepen verstrekken, overkoepelend worden gecoördineerd.

2.4.1.2 Navigation maritime belge dans l'Union européenne

La future politique maritime de l'Europe peut voir le jour puisque les consultations concernant la proposition du livre vert par la Commission européenne sont terminées.

Les domaines pour lesquels la Belgique met en avant certaines options politiques sont:

- La réconciliation entre les besoins de la croissance des différentes activités économiques maritimes et la préservation du milieu marin et de ses ressources qui ne sont pas inépuisables. Cette ligne politique est réalisée par la préférence accordée aux synergies entre développement économique et préservation de l'environnement plutôt qu'aux conflits entre intérêts opposés.

- la délimitation précise et transparente des acteurs du secteur, de la Commission européenne (avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime EMSA) et des États membres.

- La mise en place de partenariats maritimes solides au sein de l'industrie maritime.

2.4.1.3 Emplois liés au secteur maritime

La croissance continue du transport maritime et des chantiers navals se heurte de plus en plus à une pénurie de personnel navigant. Même la pêche se trouve confrontée à un manque d'équipages. Au niveau socio-économique pourtant, la Belgique essaie de créer plus d'emplois. Il faut donc mener une politique permettant à plus de jeunes et d'adultes de se réorienter vers les différents métiers de la navigation maritime et intérieure.

Cette politique s'appuie sur trois piliers:

Pour tous les métiers de la mer, la délivrance de brevets pour la navigation maritime et la pêche a été entièrement adaptée à un système de formations modulaires qui permet une grande flexibilité et offre un large éventail de possibilités pour décrocher un emploi tant à bord qu'à terre, dans le cadre d'activités liées au secteur maritime ou liées à des industries apparentées d'un point de vue technique. Pour que cette adaptation porte ses fruits, il convient de superviser les différentes instances existant dans l'enseignement et les formations menant aux métiers de la mer.

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

Voor de verbetering van het imago en de zichtbaarheid van het beroep van zeevarende bij de jongeren, wordt het bieden van mogelijkheden aangemoedigd om als cadet aan boord van uitgebate schepen mee te varen, zowel in de dekafdeling als de machinekamerafdeling.

2.4.1.4 Toenemende verwachtingen inzake de rol van de overheidsadministratie

Van de overheidsbesturen wordt vandaag terecht verwacht dat ze hun rol als uitvoerende macht daadwerkelijk ernstig nemen en de verschillende maritieme verdragen en de activiteiten die ermee gepaard gaan, op een kwalitatieve manier uitvoeren. Die verwachtingen werden tastbaar gemaakt door het vrij onlangs invoeren door de Internationale Maritieme Organisatie van een auditsysteem, dat tevens is opgenomen in het ERIKA III pakket dat binnen de EU wordt ontwikkeld. In 2008 zal een ploeg van experts van de IMO een audit uitvoeren om te evalueren in welke mate België aan zijn verplichtingen voldoet met betrekking tot het naleven van de IMO-conventies.

2.4.2. Duurzame ontwikkeling

De beschikbaarheid van mobiliteit als productiemiddel voor socio-economische bloei moet kunnen blijven groeien. Die groei vanuit het oogpunt van de duurzaamheid mag niet gepaard gaan met een evenredig toenemend verbruik van energie en een toenemende uitstoot van milieuschadelijke gassen.

Met energie moet zuinig worden omgesprongen, omdat de beschikbare bronnen niet onuitputtelijk zijn. Daarnaast mag de uitstoot geen toenemende bedreiging vormen.

Een duurzame aanpak moet zich toespitsen op het reduceren van de CO₂-uitstoot binnen de mogelijkheden van louter nationale maatregelen. Daarnaast zal België voor de zeevaart en de binnenvaart een inbreng doen bij de ontwikkeling van een internationale regelgeving in de schoot van de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart), de EU en de IMO, die gericht is op het verbeteren van het energetisch rendement van het goederenvervoer en het verminderen van schadelijke uitstoot.

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

Pour améliorer l'image et clarifier les attentes du métier de marin auprès des jeunes, il est prévu de leur donner l'opportunité de venir à bord de navires en exploitation en tant que cadets et de pouvoir découvrir l'environnement de travail que propose actuellement la marine moderne tant sur le pont que dans la salle des machines.

2.4.1.4 Exigences de plus en plus fortes vis-à-vis du rôle des autorités

De nos jours, il est demandé à juste titre aux autorités administratives de remplir convenablement leur rôle de pouvoir exécutif et d'exécuter les différentes conventions maritimes et les activités qui y sont liées de manière qualitative. Ces attentes deviennent tangibles à la suite de l'introduction assez récente d'un système d'audit par l'Organisation Maritime Internationale, qui sont en outre repris dans le paquet ERIKA III développé au sein de l'Union européenne. En 2008, une équipe d'experts de l'OMI exécutera un audit en vue d'évaluer le degré auquel la Belgique répond à ses obligations relatives au respect des conventions de l'OMI.

2.4.2. Développement durable

La disponibilité de la mobilité en tant que moyen de production pour l'essor socio-économique doit pouvoir continuer à croître. La croissance, du point de vue du développement durable, ne doit pas aller de pair avec une augmentation équivalente de la consommation d'énergie et des émissions de gaz polluants.

L'énergie doit être économisée car les sources disponibles ne sont pas inépuisables. De plus, les émissions ne doivent pas constituer un danger croissant.

Une approche durable vise donc à intensifier la réduction des émissions de CO₂ en tenant compte des possibilités des mesures nationales. En ce qui concerne la navigation maritime et intérieure, la Belgique apportera sa contribution au développement d'une réglementation internationale sous l'égide du CCNR (Commission centrale pour la Navigation du Rhin), de l'UE et de l'OMI afin d'améliorer le rendement énergétique du transports de marchandises et de réduire les émissions polluantes.

De lijn die daarbij wordt aangehouden, omvat twee beleidsassen.

Eenzijds wordt uitgegaan van een totaalzicht op de vervoersketens en niet enkel van een benadering die afzonderlijk voor iedere vervoersmodus wordt uitgewerkt. Dat betekent het tot stand brengen van een reglementair kader dat ertoe leidt voor het gehele traject van deur tot deur de meest energiezuinige en qua totale uitstoot de minst vervuilende combinatie van transportmiddelen te kiezen. Het vervoer over zee levert voor de beide nagestreefde gunstige effecten de meeste baten op.

Op beleidsniveau pleit men dan ook voor een maximale benutting van het vervoer over zee, meer specifiek de korte vaart in de EU (*Short sea shipping*) en over de Europese binnenwateren voor ieder traject van deur tot deur. Het tot stand brengen een bijzonder Europees scheepvaartstelsel, waarbij bepaalde zeeschepen met dezelfde vrijheid als het Europees wegverkeer vrij goederen kunnen vervoeren over de «*motorways of the sea*», is een element van dat beleid naast een nauwe concertatie met de Gewesten inzake het daartoe noodzakelijke havenbeleid.

Het beleid richt zich tevens op de duurzamere groei van de zeevaart:

- Wetenschappelijke studies en technische ontwikkelingen die tot een verbetering leiden van een efficiënt energieverbruik en een vermindering van schadelijke uitlaatgassen worden gestimuleerd voor beide vervoersmodi.

- Het is nodig een wereldwijd verplicht recyclagestelsel voor zeeschepen in te voeren. Op deze manier kan worden gewaarborgd dat gevaarlijke goederen die zich voor het functioneren van het zeeschip aan boord bevinden, op een betrouwbare wijze traceerbaar blijven («van de wieg tot het graf»), totdat ze gerecycleerd of correct vernietigd zijn.

Ten slotte volstaat het niet een regelgevend kader te scheppen dat duurzame ontwikkeling in de hand werkt. Een afdoende handhavingsbeleid om de effectieve naleving van de technische voorschriften ter vrijwaring van het milieu af te dwingen wordt daarom aangehouden zoals toegelicht in de rubriek hierna.

2.4.3. Veiligheid – leefmilieuvrijwaring

Veilig en milieuvriendelijk varen vereist dat het vaartuig aan bepaalde technische normen beantwoordt, dat het degelijk bemand is en dat de vaar- en exploitatieregels

La stratégie mise en place comporte deux volets.

D'abord, une vision globale de la chaîne du transport et non une approche séparée par mode de transport. Cela signifie un cadre réglementaire permettant le choix de la combinaison de transports énergétiquement la plus efficace et la moins polluante sur la totalité du trajet de porte à porte. À cet égard, le transport maritime offre les meilleurs avantages pour les deux objectifs visés.

La politique encourage donc à utiliser au maximum les transports maritimes pour les trajets de porte à porte, et plus spécifiquement le transport maritime à courte distance dans l'Union européenne (*short sea shipping*) et la navigation intérieure. La mise sur pied d'un régime de navigation particulier en Europe, où certains navires de mer peuvent opérer avec la même liberté que les transporteurs routiers en utilisant les «autoroutes de la mer», est l'une des composantes de cette politique, au même titre que l'étroite concertation avec les Régions en matière de gestion portuaire, qui est indispensable à cet effet.

La politique recherchera une croissance plus durable de la navigation maritime et intérieure:

- Les études scientifiques et le développement technique qui mènent à une amélioration de l'efficacité énergétique et à une réduction des émissions nocives pour les deux modes de transport seront stimulés.

- Il convient d'établir un régime de recyclage obligatoire au niveau mondial pour les navires afin de garantir que les produits dangereux se trouvant à bord et permettant au navire de fonctionner soient traçables de manière fiable («du berceau au tombeau») jusqu'à ce qu'ils soient recyclés ou correctement éliminés.

Cela signifie qu'il ne suffit pas de créer un cadre réglementaire favorisant le développement durable. Il faut aussi une politique de répression efficace afin d'imposer un respect réel des prescriptions techniques pour la préservation de l'environnement (voir infra).

2.4.3. Sécurité et préservation de l'environnement

Pour une navigation sûre et respectueuse de l'environnement, il faut que le navire réponde aux normes techniques, qu'il soit doté d'un équipage compétent et

worden nageleefd. Om een veilige en milieuvriendelijke mobiliteit te waarborgen, wordt voor ieder van die aspecten een gepaste wetgeving ontwikkeld. Die wetgeving kan evenwel maar het beoogde effect hebben, als ze deugdelijk wordt geïmplementeerd en de naleving ervan wordt afgedwongen.

Beleidsmatig wordt daarom sterk de voorrang gegeven aan correct en volledig implementeren van de regels en het instellen van efficiënte handhavingstelsels die op risicoanalyse zijn gesteund.

Een aantal specifieke veiligheidsgebonden domeinen krijgen bijzondere aandacht:

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

- Om het onaanvaardbaar hoog aantal ernstige ongevallen bij de zeevisserij te verlagen, wordt het veiligheidsbewustzijn aangescherpt door het instellen van een verplicht stelsel voor periodieke scholingen van de bemanningen inzake hun kennis en kunnen voor het veilig uitbaten van de vissersvaartuigen. Dit stelsel wordt gekoppeld aan het verlenen van de vaarbevoegdheid.

- Het toezicht op de naleving van de verkeersregels in de maritieme wateren wordt versterkt door de gelegenheid die daartoe worden geboden als partner van het Kustwacht-samenwerkingsakkoord en in het bijzonder door het Maritiem Informatiekruispunt (MIK) dat hiervan deel uitmaakt.

- Gelet op de groeiende druk inzake de vermindering van het voorgeschreven minimumaantal bemanningsleden aan boord van de zeeschepen, opteert België voor een IMO-regeling voor dit belangrijk veiligheidsaspect. De werklast en de daarmee gepaard gaande vermoeidheidsgraad van de varende is daarbij sterk bepalend.

qu'il respecte les règles de navigation et d'exploitation. Pour assurer une mobilité sûre et écologique, une législation adaptée doit être développée pour chacun de ces aspects. Cette législation ne peut avoir l'effet recherché que si elle est correctement mise en œuvre et assurée d'être appliquée.

C'est pour cela que la politique s'attèle à une mise en œuvre correcte et complète des règles et à la création de régimes de répression efficaces basés sur l'analyse des risques.

Une attention particulière sera portée sur un certain nombre de domaines liés à la sécurité:

- Des navires ne répondant pas aux dispositions internationales en matière de sécurité et de protection de l'environnement naviguent toujours de par le monde. En tant qu'importante nation portuaire, la Belgique est bien placée pour aider à éliminer de tels navires. La politique y luttera sur deux fronts. L'efficacité des inspections de navires au port sera renforcée par la contribution belge en tant que membre de l'Union européenne au développement d'un nouveau régime d'inspection au sein du paquet Erika III. En outre, on regardera de plus près l'état structurel des navires inspectés et on contrôlera surtout les prestations effectuées par les sociétés de classification agréées par l'Union européenne.

- Pour diminuer le nombre important d'accidents graves lors de la pêche maritime, la perception de la sécurité sera améliorée par l'instauration d'un régime obligatoire de mise à jour des connaissances et du savoir-faire des équipages pour une exploitation sûre des bateaux de pêche. Ce régime interviendra dans la délivrance des brevets.

- Le contrôle de l'application des règles de navigation dans les eaux maritimes sera renforcé par la mise en œuvre des opportunités offertes en tant que partenaire de l'accord de coopération relatif à la Garde côtière, et plus particulièrement du «Maritiem Informatie Kruispunt» (MIK) qui en fait partie.

- Vu la pression qui pèse de plus en plus pour une réduction du nombre minimum prescrit d'hommes d'équipage à bord des navires de mer, la Belgique se prononce en faveur d'un règlement OMI pour cet aspect important de la sécurité. La charge de travail et le degré de fatigue qui en résulte pour les marins est déterminant ici.

2.4.4. Beveiliging

Het behoort helaas tot de hedendaagse realiteit dat er zich terroristische aanslagen voordoen. Tegen dergelijke aanslagen moet ook de mobiliteit als een tot de economie bijdragende factor en als mogelijk instrument voor terreuracties worden beveiligd.

De beveiliging en het tegelijkertijd waarborgen van een veilige mobiliteit wordt gezien als een onafscheidelijk geheel. Beveiligingsmaatregelen hebben immers een directe impact op de gewone exploitatie van de vervoersketens.

Strategisch gezien wordt voorts een dynamisch, cyclisch gebonden risicoanalysesysteem ingesteld, dat de gehele vervoersketen bewaakt en het risiconiveau voor aanslagen op basis van een effect/kwetsbaarheid-matrix inschat. Aansluitend worden maatregelen genomen om te bewerkstelligen dat het risiconiveau even laag is voor alle schakels van de vervoersketen en dat dit risiconiveau een maatschappelijk aanvaardbaar en doenbaar peil niet overschrijdt. Dit peil wordt nationaal afgestemd in het Ministerieel Comité voor inlichtingen en veiligheid.

Het risicoanalysesysteem wordt tevens gekoppeld aan de werking van de OCAD (Organisatie voor het Coördineren van de Analyses van de Dreigingen) om te zorgen voor coherentie met het nationale beveiligingsbeleid.

Wat het goederenvervoer betreft, vergen de zeehavens in dit kader bijzondere aandacht, omdat ze in de vervoersketens een fysiek trefpunt vormen van alle vervoersmodi. Het beveiligen van het binnenvaartvervoer wordt gezien als een verlengstuk van het zeevervoer dat nauw daarbij aansluit.

Ten slotte wordt een specifiek interdepartementeel crisisbeheersysteem georganiseerd om wereldwijd te kunnen reageren voor het geval dat schepen die gemachtigd zijn de Belgische vlag te voeren, slachtoffer van een terreuraanslag zijn of dat zouden kunnen worden. Het systeem houdt gelijke tred met de ontwikkelingen voor het wereldwijde communiceren met en opsporen van schepen.

2.4.5 Het beleid t.a.v. de consumenten

Voor zij die gaan varen op zee zowel als op de binnenwateren, voor het plezier of voor hun beroep, is het nieuwe beleid gericht op het regelen van de verbruikersbescherming en op het verbeteren van de dienst-

2.4.4. Sûreté

Les attaques terroristes font hélas partie de notre réalité quotidienne. Contre de telles attaques, la mobilité doit être également protégée en tant que facteur économique et en tant qu'instrument possible pour des actes de terreur.

Cette protection doit aller de pair avec la sécurisation de la mobilité elle-même. Ces mesures de sécurité ont inmanquablement un impact direct sur l'exploitation habituelle de la chaîne de transport.

D'un point de vue plus stratégique, une analyse de risques dynamique, comportant des cycles temporels, est réalisée pour surveiller l'ensemble de la chaîne de transports et pour évaluer le niveau de risque d'attentats sur la base d'une table à doubles entrées impact/vulnérabilité. Ensuite, des mesures seront prises pour arriver à ce que le niveau de risque reste identiquement bas pour chacun des maillons de la chaîne de transport tout en veillant à ce que cela reste économiquement acceptable et faisable. Ce niveau fera l'objet d'une coordination au sein du Comité ministériel du renseignement et de la sécurité.

Le système d'analyse des risques est en outre relié au fonctionnement de l'OCAM (Organe de coordination pour l'analyse de la menace) afin d'assurer la cohérence de la politique de sûreté nationale.

Les ports maritimes réclament dans ce cadre une attention particulière en ce qui concerne le transport de marchandises car dans la chaîne du transport, ils constituent un point de rencontre physique de tous les modes de transport. La sécurisation du transport fluvial est vue comme le prolongement du transport maritime qui y est étroitement lié.

Enfin, un système de gestion de crise interdépartemental spécifique sera organisé pour pouvoir réagir au niveau mondial en cas d'attaque terroriste sur des navires habilités à battre pavillon belge ou lorsqu'une telle attaque est imminente. Le système suit le même rythme que les développements destinés à la communication avec les navires et à leur détection partout dans le monde.

2.4.5 La politique à l'égard des consommateurs

Pour ceux qui naviguent en mer ou sur les eaux intérieures pour le plaisir ou pour des raisons professionnelles, la nouvelle politique sera axée sur la mise en place de la protection du consommateur et l'amélioration

verlening door het organiseren van een meer flexibele beschikbaarheid van de administratie en van een meer gebruiksvriendelijke toegang tot de overheidsproducten die zij nodig hebben.

De aanpak voor het beschermen van de verbruiker situeert zich op twee domeinen:

- de verbruiker moet kunnen rekenen op een door de overheid geregeld en aldus verzekerd minimum veiligheidsniveau;

- hij moet tevens kunnen terugvallen op een rechtszekere regeling voor schadeloosstelling bij ongevallen met aansprakelijkheid van de commerciële dienstverlener.

De verbetering van de dienstverlening omvat vanuit strategisch oogpunt de volgende krachtlijnen:

- via georganiseerd overleg worden de verwachtingen inzake dienstverlening van die varende burger of klant bepaald en worden daarover met hem de nodige afspraken gemaakt;

- de burger/klant-groeperingen worden maximaal mee ingeschakeld bij het afgesproken dienstverleningsgebeuren;

- de administratie wordt zo dicht mogelijk rechtreeks bij de burger/klant gebracht, door intensief gebruik te maken van de e-communicatie en e-administratie.

- stelselmatig wordt de klanttevredenheid gemeten om na te gaan in welke mate het vooropgestelde effect wordt bereikt en om zo nodig de genomen initiatieven bij te sturen.

2.4.5.1 Voor de watersporter

De pleziervaarders zowel op zee als op de binnenwateren vormen in aantal de grootste groep klanten van het DGMV. Er zijn momenteel alles bij elkaar 92 500 pleziervaartuigen in België geregistreerd. Maatschappelijk gezien wordt vastgesteld dat de watersport als vrijetijdsbesteding steeds meer toeneemt en dat bovendien de commerciële exploitatie van de pleziervaart aan belang wint. Het aantal actieve watersporters is recentelijk gegroeid van 1 actieve watersporter per 650 inwoners tot 1 per 300 inwoners. Dezelfde cijfers uit de ons omringende landen geven aan dat een verdere groei tot 1 per 200 inwoners zelfs een eerder conservatieve inschatting is van de verdere evolutie.

des prestations de service grâce à l'organisation d'une disponibilité plus flexible de l'administration et d'un accès plus convivial aux produits des autorités qui leur sont indispensables.

L'approche suivie pour la protection du consommateur se situe dans deux domaines:

- le consommateur doit pouvoir s'appuyer sur un niveau de sécurité minimum réglementé et donc garanti par les autorités;

- il doit pouvoir en outre s'appuyer sur un règlement juridiquement sûr pour le dédommagement en cas d'accidents où la responsabilité du prestataire de service commercial est établie.

L'amélioration du service presté comporte, d'un point de vue stratégique, les lignes de force suivantes:

- Une concertation organisée permettra de déterminer les attentes des citoyens/clients navigants en matière de prestation de service et de conclure les accords nécessaires.

- Les organisations de citoyens/clients seront associées le plus possible au déroulement convenu de la prestation de service.

L'administration sera rapprochée tant que faire se peut du citoyen/client grâce à l'utilisation massive de la communication et de l'administration électroniques.

- Progressivement, la satisfaction du client sera mesurée afin de vérifier dans quelle mesure l'effet escompté aura été obtenu et afin d'adapter, le cas échéant, les initiatives prises.

2.4.5.1 Pour les plaisanciers

Les plaisanciers en mer et sur les eaux intérieures forment le groupe le plus nombreux de clients de la DGTM. Actuellement, 92 500 bateaux de plaisance au total sont enregistrés en Belgique. Au niveau de la société, on constate que la navigation de plaisance, en tant que loisir, prend de plus en plus d'importance, tout comme l'exploitation commerciale de cette navigation de plaisance. La part des plaisanciers actifs est récemment passée de 1 par 650 habitants à 1 par 300 habitants. Les mêmes chiffres, dans les pays environnants, indiquent que le passage à 1 plaisancier par 200 habitants est plutôt une évaluation prudente de l'évolution future de la situation.

Dit zijn voldoende redenen om meer belang te gaan hechten aan het verbeteren van de dienstverlening aan die klantengroep en het beschermen van de gebruikers van de commerciële pleziervaart.

Voor het verwezenlijken van deze doelstellingen worden volgende stappen gedaan:

- Het oprichten van een federaal watersportoverlegplatform, waar de vertegenwoordigers van de watersportverenigingen, de beroepsverenigingen van de watersportuitbaters en de verschillende betrokken federale overheidsdiensten overleg kunnen plegen over de maatregelen die moeten worden genomen en hoe die best worden uitgevoerd.

- Actief betrekken en responsabiliseren van watersportverenigingen om de dienstverlening nog dichter bij de klant te brengen in het domein van het verlenen van vaarbevoegdheden. Dit behelst tevens het in voege brengen van een volledig nieuwe opleidings- en evaluatieaanpak voor het behalen van de vaarbevoegdheid die optimaal gebruik maakt van de mogelijkheden die de hedendaagse informaticatechnologie kan bieden;

- Steunend op de mogelijkheden die kunnen worden geboden door gebruik te maken van het «International Certificate Of Competence (ICC)», dat steunt op resolutie nr. 40 van de VN Economische Commissie voor Europa (ECE), wordt een vaarbevoegdheidsdocument voor de binnenwateren in het leven geroepen dat Europees is erkend. Indien dat niet kan voor bepaalde staten, worden zo nodig via bilaterale akkoorden buitenlandse erkenningen geregeld;

- Naar het model van de voertuiginschrijvingen via internet de klanten de mogelijkheid bieden om via internet online-vlaggenbrieven en immatriculatieplaatjes te verkrijgen, met de tussenkomst van de daarvoor in aanmerking komende partners uit de sector zoals federaties, clubs, invoerders en verdelers van pleziervaartuigen en diens meer;

- Minimale veiligheidsvereisten worden vastgelegd voor het verhuren van pleziervaartuigen om enerzijds ervoor te zorgen dat de huurder/watersporter een veilig vaartuig huurt en anderzijds dat hijzelf over voldoende vaardigheden en kennis beschikt, om veilig te kunnen gaan varen;

- Met de Gewesten wordt overlegd om de bedienings tijden van bruggen en sluizen aan te passen zodat de pleziervaarder meer gelegenheid krijgt om zijn hobby op de binnenvaartwegen uit te oefenen.

Ce sont là trois bonnes raisons d'accorder plus d'importance à l'amélioration du service pour ce groupe de clients et à la protection des consommateurs de la navigation de plaisance commerciale.

La réalisation de ces deux objectifs comporte les étapes suivantes:

- la création d'une plate-forme fédérale de concertation en matière de navigation de plaisance, où les représentants des clubs de navigation de plaisance, les associations professionnelles, les exploitants et les différents services publics fédéraux peuvent se concerter au sujet des mesures à prendre et sur la manière de les mettre en œuvre de manière optimale;

- la participation active et la responsabilisation des clubs de navigation de plaisance afin de servir encore mieux le client dans le domaine de la délivrance des brevets. Ceci implique en outre la mise sur pied d'une toute nouvelle approche pour l'évaluation destinée à l'obtention du brevet, avec une utilisation optimale des moyens qu'offre la technologie informatique actuelle;

- la création d'un document de brevet reconnu au niveau européen grâce aux possibilités offertes par l'utilisation de «l'International Certificate Of Competence (ICC)» qui s'appuie sur la résolution n° 40 de la CENUE (Commission économique des Nations Unies pour l'Europe). La réglementation des reconnaissances étrangères se fait par accords bilatéraux si cette reconnaissance n'est pas possible pour certains États;

- à l'instar de l'immatriculation en ligne des véhicules, le développement d'une possibilité pour les clients de recevoir des lettres de pavillon et des plaquettes d'immatriculation via Internet avec l'intervention des partenaires concernés du secteur comme les fédérations, les clubs, les importateurs et distributeurs de bateaux de plaisance, etc.;

- la définition d'exigences minimales de sécurité lors de la location de bateaux de plaisance afin de garantir d'une part que le locataire/plaisancier dispose d'un bateau sûr et d'autre part que ce locataire/plaisancier ait lui-même assez de compétences et de connaissances pour pouvoir naviguer en toute sécurité;

- Une concertation aura lieu avec les Régions pour adapter les heures de service des ponts et des écluses afin que les plaisanciers reçoivent davantage de possibilités d'exercer leur hobby sur les voies navigables intérieures.

2.4.5.2 Voor de passagier

De toenemende interesse voor watersporten vertaalt zich ook in een bloeiende boot-met-schipper-verhuur («*time-charter*») als commerciële activiteit. De pleziervaartpassagier die daarvan gebruikt maakt, moet erop kunnen vertrouwen dat zijn veiligheid wordt gewaarborgd. Daartoe zal een verhuurregelgeving worden ontwikkeld die steunt op een zorgvuldig op risicoanalyse te bepalen evenwicht tussen vrijlaten en reguleren.

Ook de burger die inscheept op een van de zeer talrijke passagiersvaartuigen op de binnenwateren moet erop kunnen vertrouwen dat hem minstens hetzelfde veiligheidsniveau wordt geboden als dat voor de zee-gaande passagiersschepen. Die lijn wordt aangehouden bij het omzetten van de Richtlijn 2006/137/EG.

Belgische onderdanen maken wereldwijd gebruik van passagiersschepen. Het is nodig dat zij als gebruiker financieel degelijk beschermd zijn tegen schade die ze kunnen oplopen ten gevolge van de exploitatie van het betrokken schip. Daartoe werkt België actief mee aan het actualiseren van het verdrag van Athene betreffende het vervoer over zee van passagiers en hun reisgoed, om die bescherming op het gepaste niveau te brengen.

België zal zich tevens inzetten om een dergelijke regeling te bewerkstelligen die geldt binnen de Europese Unie voor de passagiersschepen op de binnenwateren. Zij moet hetzelfde niveau van bescherming bieden als het verdrag van Athene met evenwel regels die aangepast zijn aan de eigenheden van de binnenvaart.

2.4.5.3. Voor de zeevarende

De recente evolutie in de voorbije tien tot vijftien jaar van de regelgeving voor de koopvaardij heeft ook meegebracht dat de administratieve werklast voor de officieren aan boord van de schepen sterk is toegenomen. Sommige kapiteins besteden tot zes uur per dag aan administratieve taken, voor de eerste officier-werktuigkundige beloopt dat tot vier uur per dag. Die aan administratie bestede tijd gaat ten koste van de tijd die beschikbaar blijft voor de kernactiviteiten van de scheepsleiding met betrekking tot het veilig en milieuvrijarend exploiteren van het schip.

Een deel van die administratieve werklast heeft betrekking op de werkwijzen die door de vlaggenstaat-administratie worden opgelegd. Het verminderen van dat aspect van de administratieve werklast aan boord betekent een meerwaarde voor de kwaliteit van de vlag die het schip voert. Daarom moet voor de schepen die gerechtigd zijn de Belgische vlag te voeren, werkwijzen worden ingevoerd die de werklast beduidend moeten verlagen.

2.4.5.2 Pour les passagers

L'intérêt croissant pour la navigation de plaisance se traduit en une activité commerciale florissante de location de bateaux avec skipper («*time charter*»). Le passager à bord d'un tel bateau de plaisance doit être assuré qu'il y est en sécurité. Il faut développer à cet effet une réglementation en matière de location qui soit basée sur un bon équilibre entre la liberté et la contrainte, et déterminée à partir d'une analyse des risques.

Le citoyen qui embarque sur l'un des très nombreux bateaux à passagers sur les eaux intérieures doit y jouir au moins du même niveau de sécurité que celui qui est imposé aux bateaux à passagers empruntant la mer. Cette ligne de conduite reflète la transposition de la directive 2006/137/CE.

Les ressortissants belges empruntent des bateaux à passagers dans le monde entier. Ils doivent donc être protégés financièrement, en tant que passagers, contre tout dommage pouvant résulter de l'exploitation du bateau en question. Pour cette raison, la Belgique contribue largement à l'actualisation de la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, afin d'amener la protection à un niveau raisonnable.

La Belgique œuvrera en outre vers une telle réglementation au niveau de l'Union européenne, qui vaudra pour les bateaux à passagers sur les eaux intérieures. Cette réglementation devra assurer la même protection que la Convention d'Athènes, avec en plus des règles adaptées aux particularités de la navigation intérieure.

2.4.5.3 Pour les marins

La récente évolution de la réglementation, au cours des 10 à 15 dernières années, au niveau de la marine marchande a aussi donné lieu à une forte augmentation de la charge administrative pour les officiers à bord de navires. Certains capitaines passent 6 heures par jour à s'occuper de tâches administratives. Pour le premier officier-mécanicien, il s'agit de 4 heures par jour. Le temps consacré aux tâches administratives est perdu par rapport au temps disponible pour les activités principales de commandement du navire et donc pour l'exploitation sûre et écologique de ce dernier.

Une partie de la charge administrative est liée à la façon de travailler imposée par l'administration de l'État de pavillon. Une réduction de la charge administrative à bord signifie une plus-value pour la qualité du pavillon que bat le navire. Des procédures amoindissant substantiellement la charge de travail doivent être introduites pour les navires autorisés à battre pavillon belge.

Die werklastvermindering zal vooral worden verwezenlijkt in het domein van het registreren van de vaartijden van de bemanningen aan boord, in nauw overleg en samenwerking met de verschillende belanghebbenden van de sector.

2.4.5.4. Voor de binnenschippers

De dienstverlening aan de binnenschippers kan verbeterd worden als de administratie op hen toe stapt en niet omgekeerd.

Dit zou enerzijds kunnen geregeld worden via een mobiel bureau («*mobile office*») dat aan boord van het schip de onmiddellijke aflevering verzekert van de navigatiedocumenten op het moment van de bezoeken voor controle en metingen. De administratie zou anderzijds op proactieve wijze het technisch statuut kunnen beheren dat reglementair is voor schepen op de binnenvaart en dit in functie van het comfort van de binnenschipper. Aldus kan de planning van de uit te voeren regelmatige controles voor de schipper vereenvoudigd worden.

Momenteel moet de binnenschipper 30 tot 40 documenten aan boord hebben voor het gebruik van zijn boot, terwijl deze documenten tegenover de inspectiediensten enkel moeten bewijzen dat de boot reglementair in orde is. Een groot deel van die documenten zijn elektronisch opgesteld en zijn dus ad hoc beschikbaar en consulteerbaar in databanken. Het valt dus te overwegen dat deze documenten zich niet langer in papieren versie aan boord dienen te bevinden en dat de controlediensten de gegevensbanken rechtstreeks on line kunnen raadplegen op basis van de identiteit van de boot of van de binnenschipper om zo na te gaan of alles reglementair in orde is.

België zal binnen de EU initiatieven nemen ter verdediging van dergelijk concept waarbij de administratie zonder papier functioneert en om voorgaande punten toe te passen op documenten die enkel in België vereist zijn.

2.4.6 De regulering

Inzake de reglementering komt bij het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer de nadruk te liggen op twee grote hoofdstukken. Eerst en vooral is er de reeds hoger vermelde modernisering van het zeerecht. Een indicatief tijdschema van de Commissie Maritiem Recht voorziet de inwerkingtreding van de Nieuwe Belgische Zeewet tegen 2010. Daarnaast, met het oog op het verhogen van de maritieme veiligheid, zal het Erika III – pakket in Belgisch recht moeten worden omgezet.

Ceci doit être réalisé au moins dans le domaine de l'enregistrement des temps de navigation pour les équipages à bord, en étroite concertation avec les différents acteurs du secteur.

2.4.5.4. Pour les bateliers

Les services prestés pour les bateliers peuvent être améliorés lorsque l'administration va vers eux plutôt que l'inverse.

D'une part, cela pourrait être réalisé via un bureau mobile par la délivrance immédiate, à bord du bateau, des documents de navigation lors des visites de contrôle et de mesurage. D'autre part, l'administration pourrait gérer de façon proactive le statut technique réglementaire des bateaux de navigation intérieure pour le confort du batelier pour qui la planification des contrôles périodiques à effectuer en serait facilitée. L'évaluation financière de ce projet sera faite afin de pouvoir définir un timing réaliste pour son implémentation.

À l'heure actuelle, le batelier doit avoir près de 30 à 40 documents à bord pour l'exploitation de son bateau, alors qu'ils ne constituent en fait que des preuves, auprès des services d'inspection, que le bateau est en règle. Une grande partie de ces documents sont créés électroniquement et sont donc disponibles et consultables dans les bases de données ad hoc. Il est donc envisageable que ces documents ne doivent plus se trouver à bord dans une version papier et que les services de contrôle puissent consulter les bases de données directement en ligne à partir de l'identité du bateau ou du batelier pour vérifier si tout est en règle.

La Belgique prendra des initiatives à l'intérieur de l'UE afin de défendre un tel concept d'administration dépourvue de papiers et de l'appliquer en tous points pour les documents qui sont exigés uniquement en Belgique.

2.4.6 La régulation

En ce qui concerne la réglementation, la Direction générale Transport maritime met l'accent sur deux grands chapitres. D'abord il y a la modernisation du droit maritime susmentionnée. Un schéma de temps indicatif de la part de la Commission de Droit maritime, prévoit l'entrée en vigueur de la Nouvelle Loi Maritime belge pour 2010. Ensuite, en vue d'augmenter de la sécurité maritime belge, le paquet Erika III devra être transposé en droit belge.

HOOFSTUK III

EEN NOG DOELTREFFENDER BEHEER

3.1 De FOD

De administratieve hervorming van de FOD Mobiliteit en Vervoer zal volgens de algemene richtlijnen van de Regering verder worden gezet.

De geplande regionalisering van een aantal bevoegdheden inzake het wegverkeer en de binnenvaart zal voor de FOD bepaalde gevolgen hebben op het organisatorische en financiële vlak. Een stuurgroep zal onder mijn leiding dit proces begeleiden.

3.2 De drie verbintenissen van de FOD tegenover de transportsector

De FOD verbindt zich ertoe het overleg met de diverse sectoren over de Europese tekstontwerpen te coördineren, opdat de Belgische standpunten rechtstreeks op het standpunt van de betrokken sector geënt zouden zijn. Het overleg inzake de wetsontwerpen of de nationale verordeningen, of voorstellen tot wijziging van deze ontwerpen of verordeningen, zal eveneens worden versterkt.

De FOD verbindt er zich toe om bij het opstellen en het vernieuwen van wet- en verordeningsteksten de rechtszekerheid van deze teksten te verhogen door een helder, eenvoudig en eenduidig taalgebruik te hanteren.

De FOD verbindt zich ertoe de voornoemde sectoren via elektronische post op de hoogte te brengen van alle wijzigingen en vernieuwingen inzake wet- en regelgeving in het nationale of internationale vervoersrecht, en dit vóór deze van kracht zijn.

De staatssecretaris,

Etienne SCHOUPPE

CHAPITRE III

UNE GESTION TOUJOURS PLUS EFFICACE

3.1 Le SPF

La réforme administrative du SPF Mobilité et Transports se poursuivra en phase avec les orientations générales du Gouvernement.

La régionalisation prévue d'un certain nombre de compétences en matière de trafic routier et de navigation intérieure aura des conséquences pour le SPF en matière organisationnelle et financière. Un groupe de pilotage accompagnera ce processus sous ma direction.

3.2 Les trois engagements du SPF à l'égard du secteur du transport

Le SPF s'engage à organiser la concertation avec les secteurs sur les textes européens en projet, afin que les positions belges tiennent directement compte de la position du secteur concerné. La concertation sur les projets de lois ou règlements nationaux ou projets de modification de ceux-ci sera aussi renforcée.

Le SPF s'engage à concevoir et moderniser les textes légaux et réglementaires dans un souci permanent de simplification, de renforcement de la sécurité juridique, et de clarté.

Le SPF s'engage à informer les secteurs précités par voie électronique sur toutes les nouveautés législatives et réglementaires relevant du droit du transport, d'origine nationale ou internationale, avant leur entrée en vigueur.

Le secrétaire d'État,

Etienne SCHOUPPE