

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

30 oktober 2015

ALGEMENE BELEIDSNOTA (*)

Mobiliteit

Zie:

Doc 54 **1428/ (2015/2016)**:

001: Lijst van de beleidsnota's.

002 tot 013: Beleidsnota's.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

30 octobre 2015

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE (*)

Mobilité

Voir:

Doc 54 **1428/ (2015/2016)**:

001: Liste des notes de politique générale.

002 à 013: Notes de politique générale.

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

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

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

Abréviations dans la numérotation des publications:

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

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

1. Prioriteiten

Ook in 2016 zal mijn beleid verder gericht zijn op de bevordering van een duurzame mobiliteit, de verbetering van de veiligheid en de promotie van de co-modaliteit in overleg met de deelstaten.

2. Duurzame mobiliteit

Mijn beleid inzake duurzame mobiliteit zal ik blijven richten op de 3 uitdagingen van de vervoerssector zoals die door de OESO en de Europese Commissie werden bepaald:

- de impact verminderen van het vervoer op het milieu en meer bepaald op de klimaatverandering;
- de congestiekost verminderen;
- het overleg met de verschillende bevoegdheidsniveaus opschrijven teneinde de samenhang van de politieke beslissingen op dit gebied te verbeteren.

2.1. *Vermindering van de impact van het vervoer op het milieu en in het bijzonder op de klimaatverandering en op de lokale luchtvervuiling*

Naast de voortzetting van de implementatie van de in december 2010 aangenomen Nationale adaptatiestrategie, neem ik actief deel aan het bepalen van het beleid en de te nemen maatregelen die moeten gelden als federale bijdrage aan het Nationale Adaptatieplan 2015-2020 voor België. De *modal shift* zoals ik die inzie (van de weg naar het spoor) past in die logica van vermindering van de impact van de vervoerssector op het klimaat.

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

- het meer stelselmatig in aanmerking nemen van de Intelligente Transportsystemen (ITS) bij de uitwerking van de nationale en Europese beleidslijnen inzake vervoerbeleid (naar het voorbeeld van de principes verwoord in het Manifest van Bordeaux dat tijdens het Wereldcongres 2015 van de ITS werd aangenomen);
- het in aanmerking nemen van de klimaatdoelstellingen en van de belangen van de vervoerssector in het kader van de uitwerking van het “energiepakket”;
- de implementatie van de principes die naar aanleiding van de Informele Europese Raad van Ministers van Vervoer werden uitgedrukt, opdat Europa een ambitieus plan zou opzetten dat het fietsgebruik bevordert.

1. Priorités

En 2016 également, ma politique demeurera axée sur le développement d’une mobilité durable, l’amélioration de la sécurité et la promotion de la co-modalité en concertation avec les entités fédérées.

2. Mobilité Durable

Je continue à axer ma politique en matière de mobilité durable sur les 3 enjeux du secteur des transports tels que définis par l’OCDE et la Commission Européenne:

- réduire l’impact du secteur transport sur l’environnement et en particulier sur le changement climatique;
- réduire le coût de la congestion;
- accentuer la concertation avec les différents niveaux de pouvoir pour améliorer la cohérence des décisions politiques dans ce domaine.

2.1. *Réduction de l’impact du transport sur l’environnement et en particulier le changement climatique et la pollution de l’air locale*

Tout en continuant la mise en œuvre de la Stratégie nationale d’Adaptation adoptée en décembre 2010, je participe activement à définir les politiques et mesures à prendre en tant que contribution fédérale au Plan national d’adaptation 2015-2020 pour la Belgique. Le *modal shift* tel que je l’envisage (de la route vers le rail) s’inscrit dans cette logique de réduction des impacts du secteur des transports sur le climat.

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

- la prise en compte plus systématique des Systèmes de Transport Intelligents (STI) pour élaborer les politiques nationales et européennes en matière de politique de transport (à l’instar des principes exprimés au sein du Manifeste de Bordeaux adopté lors du Congrès Mondial 2015 des ITS);
- la prise en compte des objectifs climat et des intérêts du secteur des transports dans le cadre du développement du “paquet énergétique”;
- la mise en œuvre des principes exprimés à l’occasion du Conseil Européen informel des Ministres des Transports, pour que l’Europe se dote d’un plan ambitieux qui promeut l’utilisation du vélo.

Ik zal bij mijn collega's en in samenspraak met de sociale partners werk maken van de invoering van een mobiliteitsbudget via de harmonisering en vereenvoudiging van het wettelijk kader inzake het vervoer bekostigd door de werkgever zodat de werknemer op een flexibele manier zijn verplaatsingen kan kiezen binnen het hem toegewezen budget.

Ik zal bovendien het gebruik van **alternatieve vervoersmodi** blijven promoten.

Ik wil dan ook snel werk maken van een aangepast wettelijk kader voor België waarin rekening wordt gehouden met de technologische evoluties van de fietsen met elektrische trapondersteuning.

2.2. Vermindering van de congestiekost

Sedert mijn aantreden heb ik steeds gepleit voor een overlegd antwoord op de belangrijke uitdaging van de congestie. Om het "**vervoersaanbod**" te verbeteren, zal ik bijgevolg vanuit mijn eigen bevoegdheid en via het op te richten platform Intermodaliteit het nodige ondernemen om de ketenmobiliteit te bevorderen door de verschillende vervoersmodi beter op elkaar af te stemmen.

2.3. Overleg en coherent beleid tussen de verschillende beleidsniveaus

Ik blijf ervan overtuigd dat de thematiek van mobiliteit en vervoer een sterke samenwerking vereist, niet alleen met de overheden maar eveneens met andere sectoren.

Heel concreet, zal ik nog dit jaar een strategisch platform Intermodaliteit creëren dat juridisch zal steunen op het ECMM. Daar zullen de federale en gewestelijke overheden samenwerken met de gewestelijke vervoersmaatschappijen en de spoorwegen om de gewenste intermodaliteit op te zetten. Op die manier kunnen alle actoren samenwerken aan effectieve mobiliteitsoplossingen en aan een efficiënt openbaar vervoer, dat complementair is en afgestemd is op de noden van de maatschappij.

2.4. Observatorium voor de Mobiliteit

Het Observatorium voor de Mobiliteit werd in 2015 opgericht.

Elke maand stellen wij indicatoren inzake de vervoerssector ter beschikking.

In 2016 zal ik werk maken van een groot onderzoek naar de verplaatsingsgewoonten van de Belgen.

En concertation avec les partenaires sociaux, je plaiderai auprès de mes collègues pour l'harmonisation et la simplification du cadre légal concernant le transport payé par l'employeur, de sorte que le travailleur puisse choisir ses déplacements de façon flexible dans les limites du budget qui lui est alloué.

Je continuerai aussi à promouvoir les **modes de transport alternatifs**.

C'est pourquoi je compte doter rapidement la Belgique d'un cadre légal adapté tenant compte des évolutions technologiques des vélos à assistance électrique.

2.2. Réduction du coût de la congestion

Depuis ma prise de fonction, j'ai toujours plaidé pour que nous répondions au défi majeur de la congestion d'une manière concertée. C'est pourquoi, pour optimiser "**l'offre de transport**", je prendrai dans les limites de mes compétences et via la création de la plate-forme d'intermodalité, les mesures nécessaires pour favoriser une mobilité en chaîne en faisant mieux concorder les différents modes de transport.

2.3. Concertation et politique cohérente entre les différents niveaux de pouvoir

Je suis toujours convaincue que la thématique de la mobilité et du transport nécessite une forte collaboration à la fois avec les autorités publiques mais également avec d'autres secteurs.

Très concrètement, je vais créer cette année encore une plateforme d'Intermodalité qui s'appuie juridiquement sur le CEMM, au sein de laquelle les autorités fédérales et régionales collaboreront avec les sociétés régionales de transport et les chemins de fer à la mise en place de l'intermodalité voulue. L'ensemble des acteurs pourront ainsi coopérer à des solutions de mobilité effectives et à un transport public efficace, à la fois complémentaire et répondant aux besoins de la société.

2.4. Observatoire de la Mobilité

L'observatoire de la Mobilité a été mis en place en 2015.

Nous mettons à disposition chaque mois des indicateurs sur le secteur du transport.

En 2016, je vais œuvrer à une vaste enquête sur les habitudes de déplacement des Belges.

In het kader van “Monitor”, een opvolger van “Beldam 2010”, zullen 10 000 Belgen uitgebreid ondervraagd worden naar hun dagelijkse verplaatsingsgewoontes, aangevuld met enkele vragen over verkeersveiligheid. Bovendien zullen ook 20 000 Belgen gespreid over het jaar een verkorte vragenlijst krijgen waar we tijdens het jaar regelmatig over zullen communiceren.

We bevinden ons halverwege tussen de cycli van de driejaarlijkse woon-werkverkeerenquête:

— de analyse van deze gegevens laat de beleidsmakers toe concrete maatregelen te nemen om de mobiliteit van personen te verbeteren. De resultaten van de laatste enquête zullen verder worden gecommuniceerd naar alle *stakeholders* en eventuele detailanalyses zullen worden uitgewerkt;

— elk bedrijf dat heeft deelgenomen aan de enquête zal bovendien begin 2016 een gepersonaliseerd rapport ontvangen met een *benchmarking* van zijn resultaten t.o.v. gelijkaardige bedrijven en met enkele concrete voorstellen van maatregelen om het woon-werkverkeer van zijn medewerkers te verbeteren.

In samenspraak met de betrokken sociale partners worden ondertussen de nodige voorbereidingen getroffen voor de verbetering en organisatie van de volgende enquête die gepland is in 2017.

3. Nieuwe technologieën en Intelligente Transportsystemen (ITS)

De Intelligente Transportsystemen berusten op een moderne en beproefde ICT-technologie, die toelaat om zeer doeltreffend bij te dragen tot de oplossing van:

— de mobiliteitsproblemen, onder meer dankzij een **beter gebruik van de bestaande infrastructuur**,

— de verkeersveiligheidsproblemen,

maar eveneens tot de vermindering van de impact van de vervoerssector op het klimaat.

Nu vormen ze volgens mij een prisma door hetwelk de begrippen inzake mobiliteit moeten worden herzien (mobiliteit voortaan als een dienst opvatten), en niet langer een geïsoleerd item van het mobiliteitsbeleid.

De verantwoordelijkheid voor de invoering van ITS ligt voornamelijk op het niveau van de Gewesten. Niettemin speelt het federale niveau een sleutelrol in het kader van het samenwerkingsakkoord: het ondersteunt

Dans le cadre de “Monitor”, qui succède à “Beldam 2010”, 10 000 Belges seront interrogés de façon étendue sur leurs habitudes quotidiennes de déplacement, à quoi s’ajouteront quelques questions portant sur la sécurité routière. Par ailleurs, 20 000 Belges recevront aussi de façon éparpillée sur l’année un questionnaire écourté, à propos duquel nous communiquerons régulièrement en cours d’année.

Nous nous trouvons à mi-chemin des cycles de l’enquête triennale sur les déplacements domicile-lieu de travail:

— l’analyse de ces données permet aux décideurs politiques de prendre des mesures concrètes pour améliorer la mobilité des personnes. Les résultats de la dernière enquête continueront à être communiqués à toutes les parties prenantes et d’éventuelles analyses détaillées seront élaborées;

— chaque entreprise qui a pris part à l’enquête recevra en outre début 2016 un rapport personnalisé contenant un *benchmarking* de ses résultats par rapport à des entreprises similaires, ainsi que quelques propositions concrètes de mesures pour améliorer les déplacements domicile-travail de ses collaborateurs.

En concertation avec les partenaires sociaux concernés, les préparatifs nécessaires seront entre-temps entrepris en vue de l’amélioration et de l’organisation de l’enquête suivante, prévue en 2017.

3. Nouvelles technologies et Systèmes de Transport Intelligents (STI)

Les Systèmes de Transport Intelligents reposent sur une technologie TIC, moderne et éprouvée, qui permet de contribuer très efficacement à résoudre:

— les problèmes de mobilité, notamment par une **meilleure utilisation des infrastructures existantes**,

— les problèmes de sécurité routière,

mais également à réduire les impacts du secteur du transport sur le climat.

Selon moi, il s’agit maintenant d’un prisme par lequel nous devons revoir les concepts de mobilité (l’imaginer à l’avenir comme un service) et non plus d’un point isolé des politiques de mobilité.

La responsabilité de l’implémentation des STI se situe principalement au niveau des Régions. Toutefois, dans le cadre d’un accord de coopération, le niveau fédéral joue un rôle-clé: il soutient l’élaboration d’un **plan**

de opmaak van een “**nationaal**” **ITS actieplan**, waarin niet enkel de federale verantwoordelijkheden worden opgenomen (zoals bijvoorbeeld de invoering van het Europese systeem voor automatische noodoproepen **eCall** en een betere participatie van het spoor in het multimodale vervoer van personen), maar waarin vooral de gewestelijke en federale actieplannen overlegd en versterkt worden om een ambitieuze Europese dimensie te bereiken.

Ik zal het initiatief nemen voor de publicatie van de instemmingswet die het samenwerkingsakkoord ondersteunt. Juridisch gezien zijn de partijen onderling gebonden door de bepalingen van het ITS-samenwerkingsakkoord, maar is een instemmingsacte nodig opdat de in het akkoord vervatte rechtsregels uitwerking kunnen hebben in de interne rechtsorde van elke entiteit.

Het ITS-samenwerkingsakkoord voorziet in de oprichting van een ITS-stuurgroep. Ik zal erop toezien dat, in overleg met de gewestelijke besturen, een huishoudelijk reglement wordt aangenomen voor de stuurgroep om er een efficiënt samenwerkingsinstrument van te maken.

Ter ondersteuning van het voorstel van Nationaal plan zal ik aan mijn administratie vragen om een ITS-plan uit te werken dat op twee assen berust:

- verkeersveiligheid;
- multimodaliteit.

De Intelligente Transportsystemen hebben betrekking op alle vervoersmodi en betreffen zowel de voertuigen als de telecommunicatie of nog de infrastructuur.

Dit plan zal de aanzet vormen voor een federaal ITS-plan, met daarin onder andere eCall. Het zal worden overlegd met de Gewesten via de ITS-stuurgroep. Het ligt in mijn bedoeling om aan te zetten tot de opmaak van een ambitieus ITS-plan voor 2017.

In mijn beleid zullen de **Intelligente Transportsystemen (ITS)** bijgevolg belangrijker worden. Dankzij de technologische vooruitgang komen voertuigen op de weg die zo ontworpen zijn dat ze leiden tot minder verkeersongevallen of de gevolgen van ongevallen beperken. Het einddoel is de stapsgewijze implementatie van intelligente voertuigen in de hand te werken.

Als tussenstap werk ik aan een juridisch kader voor **semi-autonome voertuigen**. In overleg met de privé-sector en de Gewesten zal een “praktijkcode” testen op de openbare weg met dergelijke voertuigen mogelijk maken.

d’action STI “national”, dans lequel non seulement les responsabilités fédérales seront reprises (comme par exemple l’introduction du système européen d’appel d’urgence automatique **eCall** et une meilleure participation du rail au transport multimodal des personnes), mais surtout dans lequel les plans d’actions régionaux et fédéraux seront concertés et renforcés afin d’atteindre une dimension européenne ambitieuse.

Je prendrai l’initiative afin que soit publiée la loi d’assentiment qui soutient l’accord de coopération. Juridiquement, les termes de l’accord de coopération STI lient les parties entre elles mais un acte d’assentiment est nécessaire afin que les règles de droit contenues dans cet accord produisent leurs effets dans l’ordre juridique interne de chaque entité.

L’accord de coopération STI prévoit la mise en place d’un comité de pilotage STI. Je veillerai à faire adopter, en concertation avec les administrations régionales, un règlement d’ordre d’intérieur pour ce comité afin d’en faire un instrument efficace de coopération.

Pour soutenir la proposition d’un plan national, je demanderai à mon administration d’élaborer un plan STI sur deux axes:

- la sécurité routière;
- la multimodalité.

Les Systèmes de Transport Intelligents concernent tous les modes de transport et concernent aussi bien les véhicules que les télécommunications ou les infrastructures.

Ce plan sera le point de départ d’un plan fédéral STI, incluant notamment eCall. Il fera l’objet d’une concertation des Régions à travers le comité de pilotage STI. Mon intention étant d’impulser l’élaboration pour 2017 d’un plan national STI ambitieux.

Les Systèmes de Transport Intelligents (STI) deviendront donc plus essentiels dans ma politique. Grâce aux avancées technologiques, les véhicules sur la route sont développés de telle manière qu’ils réduisent le nombre d’accidents ou réduisent les conséquences des accidents. L’objectif final est de favoriser l’implémentation par étape des véhicules intelligents.

Comme étape intermédiaire, je travaille à un cadre juridique pour les **véhicules semi-autonomes**. En collaboration avec le secteur privé et les Régions, un code de bonne pratique permettra la réalisation de tests sur la voie publique avec ce type de véhicules.

Op korte termijn zet ik bovendien in op specifieke ITS-oplossingen waarvan de technologische ontwikkeling vergevorderd is of zelfs al gecommmercialiseerd wordt. In het bijzonder zal ik de invoering van **Intelligente Snelheidsaanpassing** (ISA) promoten op basis van het plan voor de verdere ontwikkeling dat ik op 25 februari 2015 in het Parlement heb voorgesteld.

4. Verkeersveiligheid

4.1. Preventie, handhaving en bestraffing

Door de organisatie van een vierde editie van de *Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid* zal de regering een nieuwe impuls geven om het aantal en de ernst van de ongevallen op onze wegen te verminderen. Bijkomende maatregelen zijn noodzakelijk om de Europese doelstellingen te realiseren, namelijk om tegen 2020 het aantal verkeersdoden met 50 % te doen afnemen ten opzichte van 2010.

Als gevolg van de zesde Staatshervorming heroriënteert het federaal beleid zich, op basis van de resterende bevoegdheden, op het vlak van **preventie, handhaving en repressie**. In coördinatie met mijn federale en gewestelijke collega's zal ik werk maken van wat volgt.

Een hogere effectiviteit van **repressieve maatregelen**:

- het BIVV voert een **onderzoek** uit naar **recidive** en begin 2016 volgt een **informatiecampagne** over de maatregelen die in 2015 van kracht werden;

- de reglementering met betrekking tot het **alcohol-slot** zal worden onderzocht om het toepassingsgebied uit te breiden naar zware en herhaaldelijke alcoholovertreders, maar ook om ongevallen te voorkomen in het personenvervoer en voornamelijk het vervoer van kinderen;

- met mijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken zal ik bekijken voor welke overtredingen en onder welke voorwaarden een **opleiding** ingevoerd kan worden als alternatieve sanctie voor de onmiddellijke inning;

- om de **betaling van de verkeersboetes** te *garanderen* en de administratieve verwerking ervan te beperken, zijn verschillende maatregelen in voorbereiding (zoals het bevel tot betaling en een nieuwe procedure voor de onmiddellijke inning) waarvan de uitvoering afhangt van Justitie;

- in uitvoering van de Europese Richtlijn die de grensoverschrijdende gegevensuitwisseling mogelijk

A court terme, je travaille sur certaines solutions ITS spécifiques dont le développement technologique est déjà bien avancé ou même déjà commercialisé. En particulier, je ferai la promotion des systèmes **d'adaptation intelligente de la vitesse** (ISA) en vertu du plan pour la poursuite du développement que j'ai présenté devant le Parlement le 25 février 2015.

4. Sécurité routière

4.1. Prévention, contrôle et sanction

Grâce à l'organisation d'une quatrième édition des *États généraux de la Sécurité routière*, le gouvernement donnera une nouvelle impulsion pour diminuer le nombre et la gravité des accidents sur nos routes. Des mesures supplémentaires sont nécessaires pour atteindre les objectifs européens de réduire d'ici 2020 le nombre de tués de 50 % par rapport à 2010.

Suite à la sixième réforme de l'État, la politique fédérale recentre ses actions compte tenu de ses compétences sur la **prévention, le contrôle et la répression**. En coordination avec mes collègues fédéraux et régionaux, mon action sera axée sur les points suivants.

Une plus grande effectivité des **mesures répressives**:

- l'IBSR mène une **étude** en matière de **recidive** et début 2016, une **campagne d'informations** sera organisée au sujet des mesures mises en application en 2015;

- la réglementation relative à l'**éthylomètre anti-démarrage** sera examinée afin d'élargir son application aux infractions graves et répétées au taux d'alcoolémie, mais aussi pour prévenir les accidents dans le transport de personnes, principalement le transport d'enfants;

- je réfléchirai avec mes collègues de la Justice et de l'Intérieur pour quelles infractions et sous quelles conditions, une **formation** pourrait être introduite comme sanction alternative à la perception immédiate;

- pour **garantir le paiement des amendes de roulage** et en limiter le traitement administratif, plusieurs mesures sont en préparation (comme l'ordre de paiement et une nouvelle procédure pour les perceptions immédiates) dont l'exécution dépend de la Justice;

- en application de la directive européenne facilitant l'échange transfrontalier d'informations, je compte

maakt wil ik *de sancties tegenover de buitenlandse overtreders* op verbeterde wijze vervolgen;

— tegelijk zal ik onderhandelingen opstarten met Duitsland en Luxemburg om nieuwe bilaterale akkoorden te sluiten.

Voor het luik **controle** zal ik de reflectie voortzetten in het kader van de Staten-Generaal om de acties te identificeren die versterkt moeten worden op het vlak van de controle op de weg met de politiekorpsen. Zo zullen de verkeerscontroleurs van mijn administratie bij hun controles van het zwaar wegvervoer een grotere aandacht toekennen aan de aspecten die betrekking hebben op de verkeersveiligheid (GSM, snelheid, rijbewijs, toestand van de banden, tachografen, boord-documenten...).

Tot nu toe waren *de vervallen van het recht tot sturen* niet beschikbaar in de databank van de rijbewijzen. De gemeenten zullen voorlopig de invoering van de vervallenverklaringen van rijbewijzen op zich nemen. Door die invoering zullen deze vervallen raadpleegbaar zijn door alle gemeenten, maar ook door de politiediensten.

Dit zal de pakkans tot bestraffing van de betrokkenen in geval van overtredingen of recidive naar aanleiding van verkeerscontroles, verhogen.

Op het vlak van **preventie**:

— stel ik een wetgevend kader in het vooruitzicht om diepgaand onderzoek te voeren teneinde de oorzaken van de ongevallen beter te kunnen analyseren en bijgevolg de beleidsmaatregelen te kunnen nemen die zich opdringen. Zo onder meer zal een instituut voor accidentologie worden opgericht, dat alle beleidsniveaus zal dienen;

— om de veiligheid van de kinderen tijdens het **schoolvervoer** te vergroten, zal ik een regelgevend kader voorstellen die een zitplaats met veiligheidsgordel garandeert verzekert voor elk kind dat wordt vervoerd, en bijgevolg het gebruik van staanplaatsen voor dergelijk vervoer verbiedt.

Ik werk eveneens aan een koninklijk besluit om het gebruik van *elektrische fietsen* en van *bromfietsen* te bevorderen. Mijn rol bestaat erin de Belgische wetgeving in functie van de Europese Verordening 168/2013 aan te passen teneinde orde op zaken te stellen in een in opmars zijnde markt die momenteel evenwel zeer uiteenlopende producten aanbiedt wat vermogen en

améliorer la poursuite des sanctions à l'égard des contrevenants étrangers;

— en parallèle, je vais démarrer les négociations avec l'Allemagne et le Luxembourg pour conclure de nouveaux accords bilatéraux.

Pour le volet **contrôle**, je poursuivrai la réflexion au sein des États généraux afin d'identifier les actions qui doivent être renforcées en matière de contrôle sur la route avec les corps de police. Ainsi, les contrôleurs routiers de mon département accorderont une attention accrue aux aspects relatifs à la sécurité routière lors de leur contrôle des poids lourds (GSM, vitesse, permis de conduire, état des pneus, tachygraphes, les documents de bord ...).

Jusqu'à présent, *les déchéances du droit de conduire* n'étaient pas renseignées dans la banque de données des permis de conduire. Dans un premier temps, les communes introduiront les déchéances dans le système. Grâce à cette introduction, les déchéances pourront être consultées par toutes les communes mais aussi par la police.

Cela augmentera le risque pour les déchus d'être condamnés en cas d'infractions ou de récidives lors de contrôles routiers.

Sur le plan de la **prévention**:

— je prévois de créer un cadre légal pour procéder à des recherches approfondies aux fins de pouvoir mieux analyser les causes des accidents et donc prendre les mesures politiques qui s'imposent. Entre autres, un institut d'accidentologie sera créé. Il bénéficiera à tous les niveaux de pouvoir;

— pour augmenter la sécurité des enfants pendant le **transport scolaire**, je proposerai un cadre réglementaire qui garantira une place assise avec ceinture de sécurité à chaque enfant transporté, en interdisant dès lors l'utilisation de places debout pour ce type de transport.

Je prépare également un arrêté royal pour favoriser l'utilisation des *vélos électriques* et des *cyclomoteurs*. Mon rôle est d'adapter la législation belge en fonction du Règlement Européen 168/2013 pour mettre de l'ordre sur un marché en plein essor mais qui propose actuellement des produits très diversifiés en termes de puissance et de vitesse. Je veux donc garantir la sécu-

snelheid betreft. Ik wil dan ook de veiligheid van alle weggebruikers garanderen en tegelijk het gebruik van die nieuwe voertuigen bevorderen.

Ik denk eveneens aan een herziening van de reglementering die voor de bromfietsen geldt, zodat ze zowel een betere mobiliteit als een grotere verkeersveiligheid verzekert.

Ten slotte wil ik, om de fraude op de markt van de tweedehandsvoertuigen te beperken, het "Car-Pass"-concept over onze grenzen heen uit breiden. Zo bereidt mijn administratie een kader voor teneinde de uitwisseling van de kilometergegevens van de voertuigen mogelijk te maken met het bevoegde bestuur in Nederland.

4.2. Herziening van het verkeersreglement

Werken aan een logisch, overzichtelijk en leesbaar **verkeersreglement** wordt de grote werf inzake verkeersveiligheid voor het jaar 2016. Ik ga uit van het principe dat duidelijkere regels bijdragen tot verminderde risico's op ongevallen voor alle weggebruikers bij het sturen.

In samenwerking met de Gewesten zal ik het Verkeersreglement grondig vereenvoudigen, met bijzondere aandacht voor de zwakke weggebruikers. Overeenkomstig de beslissing van het Overlegcomité zal ik, met respect voor de bevoegdheden van elke entiteit, werk maken van de verbetering van de veiligheid van motorrijders.

Om die herziening concreet vorm te geven:

— zal ik mijn administratie vragen om mij een "nul"-versie te bezorgen die rekening houdt met de laatste wijzigingen. Die versie, die uitgaat van het werk van mijn voorgangers zal als werkbasis dienen;

— zal ik het overleg met de stakeholders in 2016 organiseren;

— zal ik, samen met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie, de impact bepalen op andere juridische teksten, zoals het sanctiebeleid bijvoorbeeld;

— zullen wij, met alle betrokken diensten, een budgettaire evaluatie maken van de kosten die uit de wijzigingen van het Verkeersreglement voortvloeien;

— zal het tijdspad voor de implementatie van die nieuwe Codex nauw worden besproken met de federale partners en met de wegbeheerders.

rité de tous les usagers tout en favorisant l'utilisation de ces nouveaux véhicules.

J'envisage également de revoir la réglementation en vigueur pour les cyclomoteurs afin que celle-ci assure à la fois une meilleure mobilité et une plus grande sécurité routière.

Enfin, afin de limiter la fraude sur le marché des véhicules d'occasion, je souhaite étendre le concept Car-Pass au-delà de nos frontières. Mon administration prépare un cadre pour que l'échange des données de kilométrage des véhicules puisse se faire avec l'administration en charge aux Pays-Bas.

4.2. Révision du Code de la Route

Œuvrer à la logique, à la clarté et à la lisibilité du **code de la route** est le grand chantier en matière de sécurité routière pour l'année 2016. Je pars du principe que des règles plus claires contribuent à une réduction des risques d'accidents lors de la conduite pour tous les usagers.

En collaboration avec les Régions, je simplifierai profondément le code de la route avec une attention spécifique pour les usagers faibles. Conformément à la décision du Comité de Concertation, je travaillerai à améliorer la sécurité des motards, dans le respect des compétences de chaque entité.

Pour concrétiser cette révision:

— je demanderai à mon administration de me préparer une version "zéro" tenant compte des dernières modifications. Cette version, inspirée du travail de mes prédécesseurs, servira de base de travail;

— j'organiserai la concertation avec les parties prenantes en 2016;

— avec mes collègues de l'Intérieur et de la Justice, je mesurerai les impacts sur d'autres textes juridiques tels que, par exemple, la politique de sanction;

— avec tous les services concernés, nous réaliserons une évaluation budgétaire des coûts engendrés par les modifications du Code de la Route;

— le calendrier de mise en œuvre de ce nouveau Codex sera étroitement discuté avec les partenaires fédéraux et avec les gestionnaires de voiries.

5. Goederenvervoer over de weg

Wat de transportsector in het algemeen betreft, zal de regering erop toezien dat de voorwaarden van een loyale concurrentie tussen alle actoren van de sector aanwezig zijn. Ze zal waken over de competitiviteit van de Belgische bedrijven in de sector van het goederen- en personenvervoer. In het bijzonder stel ik het volgende in het vooruitzicht:

- werken aan de implementatie van de voorstellen die geformuleerd worden voor de problematiek van de **sociale dumping** in het kader van de rondetafel van de Staatssecretaris voor bestrijding van de sociale fraude, in de mate van mijn bevoegdheden terzake;

- de administratieve lasten verminderen voor de wegvervoersondernemingen dankzij de **elektronische vrachtbrief**: start van een proefproject van drie jaar in 2016;

- de fraudebestrijding verhogen door de omzetting in Belgisch recht van de Europese richtlijn over de **digitale tachograaf** in 2016;

- de **controles van het zwaar wegvervoer** versterken teneinde een gezonde concurrentie te garanderen voor de sector; een strategisch plan wordt opgesteld vanuit een integrale aanpak, zodat de samenwerking tussen de verschillende controlediensten wordt opgevoerd. Naast mijn administratie zijn de betrokken diensten, de politie, de douane, de Gewesten, de sociale inspecties en de Algemene Directie Toezicht op de Sociale Wetten;

- de transporteurs die de regelgeving herhaaldelijk hebben overtreden, laten controleren, zulks op basis van een **“risk rating”**;

- de **grensoverschrijdende acties** in de Benelux aanmoedigen van de controleorganen die bevoegd zijn voor fraudebestrijding, terwijl mijn administratie zich blijft inzetten in de Europese samenwerking tussen de bevoegde diensten via **Euro Contrôle Route**. Zo zal zij een uitwisselingsmoment voor de opleiders organiseren in 2016;

- controles invoeren voor het vervoer van **bederfbare goederen**, omwille van de risico's op het vlak van oneerlijke concurrentie en van volksgezondheid. Mijn administratie bereidt deze procedure voor.

5. Transport de marchandises par route

En ce qui concerne le secteur du transport dans son ensemble, le gouvernement s'assurera des conditions permettant une concurrence loyale entre tous les acteurs du secteur. Il veillera à la compétitivité des entreprises belges dans le secteur du transport des personnes et des marchandises. Je prévois en particulier:

- de travailler à la mise en œuvre des propositions formulées pour remédier à la problématique du **dumping social** dans le cadre de la table ronde du Secrétaire d'État pour la lutte contre la fraude sociale et ceci, dans la limite de mes compétences en la matière;

- de réduire les charges administratives pour les entreprises dans le secteur du transport routier grâce à **lettre de voiture électronique**: un projet pilote de 3 ans démarrera en 2016;

- d'accroître la lutte contre la fraude en transposant en droit belge la directive européenne sur le **tachygraphe digital** en 2016;

- de renforcer, en vue d'assurer une saine concurrence pour le secteur, les **contrôles du transport routier de poids lourds**; un plan stratégique est rédigé à partir d'une approche intégrale, de sorte que la collaboration entre les différents services de contrôle est renforcée. À côté de mon administration, les services concernés sont la police, les douanes, les Régions, les Inspections sociales et la Direction générale du Contrôle des Lois Sociales;

- de faire contrôler plus souvent, sur la base d'un **“risk rating”**, les transporteurs qui ont enfreint de façon répétée la réglementation;

- d'encourager les **actions transfrontalières** au sein du Benelux, qui seront menées par les organes de contrôle compétents pour la lutte contre la fraude, pendant que mon administration continuera à s'investir dans la collaboration européenne entre les services compétents via **Euro Contrôle Route**. Elle organisera ainsi un moment d'échange pour les formateurs en 2016;

- d'introduire, en raison des risques de concurrence déloyale et de santé publique, des contrôles du transport de **denrées périssables**. Mon administration prépare cette procédure.

6. Inschrijving van voertuigen

Momenteel kan voor **motorfietsen en bromfietsen** de aanvraag tot inschrijving enkel ingediend worden per briefwisseling of afgegeven worden bij een DIV-kantoor. Om de inschrijving vanop afstand via **WebDIV** mogelijk te maken, zal een nieuwe procedure worden uitgewerkt met de concessionarissen zodat de controle van het kentekenbewijs mogelijk wordt.

Voor de **proefrittenplaten** voorzie ik een aanpassing om het mogelijk te maken dat prototypes van voertuigen ook in het buitenland kunnen rijden in het kader van hun testen, alsook de invoering van een proefrittenplaat van korte duur voor specifieke toepassingen.

Dankzij de informatisering van de inschrijvingen voor **transitplaten** zal ik de strijd tegen de fraude opdrijven en er voor zorgen dat de doorlooptermijn verkort. Na de realisatie van een eerste luik van de hervorming in 2015, wordt in 2016 het tweede luik opgestart om het voor de douanekantoren mogelijk te maken om de aanvragen via WebDIV in te dienen.

Ik wil eveneens een uitgebreider gebruik van WebDIV promoten via de registratie van de **ingevoerde voertuigen** in de Kruispuntbank van de voertuigen, voorafgaandelijk aan hun inschrijving. Na de registratie in het systeem door de invoerders van hun nieuwe voertuigen in 2015, zullen ze in 2016 bovendien de **tweedehandsvoertuigen** kunnen registreren.

Om de dienstverlening aan de klanten nog te verbeteren, zal de DIV het onthaal aan haar loketten reorganiseren. Een **nieuwe procedure op afspraak** zal in voege trede voor de ingevoerde voertuigen.

In overleg met de Gewesten zal ik eveneens de mogelijkheid onderzoeken om een nieuw regelgevend kader in te stellen voor de voertuigen die als oldtimers ingeschreven zijn, teneinde te garanderen dat het patrimonium van oude voertuigen bewaard wordt en te zorgen voor een grotere veiligheid voor de bestuurders van die steeds talrijker wordende voertuigen op onze wegen.

7. Luchtverkeer

7.1. Een Belgische luchthavenstrategie

Gelet op haar geografische ligging moet België haar luchthavenvisie in het volgende omgevingskader inschrijven:

— internationaal, in het kader van de ICAO,

6. Immatriculations des véhicules

Actuellement, la demande d'immatriculation pour **motocyclettes** et pour **cyclomoteurs** peut seulement être introduite par courrier postal ou remise dans un bureau de la DIV. Pour rendre possible l'immatriculation à distance via **WebDIV**, une nouvelle procédure sera développée avec les concessionnaires pour permettre le contrôle du certificat d'immatriculation.

Pour les **plaques essai**, je prévois entre autres, une adaptation afin de permettre aux prototypes de véhicules de circuler à l'étranger pour effectuer des tests et la création d'une plaque essai de courte durée pour des applications spécifiques.

Grâce à l'informatisation des immatriculations pour les **plaques transit**, j'intensifierai la lutte contre la fraude et m'assurerai de délais de traitement plus courts. Après la réalisation de la première phase de cette réforme en 2015, la seconde phase démarrera en 2016 pour permettre aux agences en douane d'introduire les demandes par WebDIV.

Je souhaite également promouvoir une utilisation plus étendue de WebDIV par l'enregistrement des **véhicules importés** dans la Banque Carrefour des véhicules, préalablement à leur immatriculation. Après l'enregistrement des nouveaux véhicules par les importateurs dans le système en 2015, ils pourront de plus enregistrer les **véhicules d'occasion** en 2016.

Pour encore améliorer le service aux clients, la DIV réorganisera son accueil aux guichets. Une **nouvelle procédure de rendez-vous** pour les véhicules importés sera mise en œuvre.

J'étudierai également, en concertation avec les Régions, la possibilité de mettre en place un nouveau cadre réglementaire pour les véhicules immatriculés en tant qu'ancêtres, afin de garantir la conservation du patrimoine que constituent les véhicules anciens et de veiller à une plus grande sécurité pour les utilisateurs de ces véhicules, de plus en plus nombreux sur nos routes.

7. Transport aérien

7.1. Une stratégie aéroportuaire belge

De par sa position géographique, la Belgique doit inscrire sa vision aéroportuaire dans un environnement

— international, dans le cadre de l'OACI,

— Europees, in het kader van het gemeenschappelijk Europees luchtruim,

— FABEC,

— Belgisch.

Ik pleit dus voor een forum voor dialoog tussen alle actoren uit de luchtvaartsector omwille van de verwevenheid van de bevoegdheden en de ontwikkeling van de regionale luchthavens in België.

Kenmerkend voor België is immers dat het op een relatief klein grondgebied 5 luchthavens telt, waarvan één van de federale regering afhangt en de 4 overige van de gewestregeringen afhangen.

De autonomiegraad van die luchthavens ten opzichte van de overheid varieert en hangt af, geval per geval, van de aandeelhoudersstructuur en de interne besturing ervan.

De vijf luchthavens treden met elkaar in concurrentie, welke tot op een bepaald punt kan beschouwd worden als een gezonde stimulans voor elk van hen.

Die visie kadert eveneens met een nauw overleg met Defensie. Overeenkomstig het regeerakkoord werk ik immers samen met mijn Collega van Defensie aan de éénmaking van het Belgische luchtruim als synergie van het burger- en militair luchtruim. Dit moet zorgen voor schaalvoordelen, voor nog meer veiligheid en voor een integratie van beide luchtruimen waardoor het Belgische luchtruim nog efficiënter wordt en hinderpalen worden opgeheven voor het gebruik van het ene of het andere luchtruim wanneer dit nodig blijkt.

7.2. De luchthaven van Brussel-Nationaal

Op 23 oktober 2014 werd aan Belgocontrol instructie gegeven terug te keren naar de toestand die vóór 6 februari 2014 gold, zulks overeenkomstig de beschikking van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel.

Dit is evenwel geen structurele oplossing. Het jaar 2015 was het jaar van de raadpleging van alle betrokken partijen en van de analyse, het jaar 2016 wordt het jaar van de concretisering.

Andere routes van de huidige situatie werden geëvalueerd. Er zal met de resultaten hiervan rekening worden gehouden in het kader van een structurele oplossing.

Er komt een voorstel van evenwichtige aanpak die gericht is op de eerbiediging van de leefomstandigheden van alle buurtbewoners die te maken krijgen met

— européen, dans le cadre du ciel unique européen,

— FABEC,

— Belge.

Je plaide dès lors pour un lieu de dialogue entre tous les acteurs du secteur aérien vu l'imbrication des compétences et le développement des aéroports régionaux en Belgique.

En effet, la Belgique présente la caractéristique de réunir 5 aéroports sur un territoire relativement exigu, l'un de ces aéroports dépendant du Gouvernement fédéral, les quatre autres des Gouvernements régionaux.

Le degré d'autonomie de ces aéroports par rapport aux pouvoirs publics est variable et dépend, au cas par cas, de leur structure actionnariale et de leur gouvernance interne.

Les cinq aéroports se font une concurrence qui, jusqu'à un certain point, peut être considérée comme sainement stimulante pour les uns et les autres.

Cette vision s'inscrit également dans une étroite concertation avec la Défense. En effet, conformément à l'accord de Gouvernement, je travaille, avec mon collègue de la Défense, pour créer ce ciel unique belge, synergie des ciels civil et militaire. Cela en vue d'engendrer des économies d'échelle, de garantir encore plus de sécurité et de permettre une intégration de ces espaces afin de rendre le ciel belge plus efficace encore et de lever des barrières à l'utilisation de l'un ou de l'autre lorsque cela s'avère nécessaire.

7.2. L'aéroport de Bruxelles-National

Le 23 octobre 2014, instruction a été donnée à Belgocontrol de revenir à la situation d'avant le 6 février 2014, et ce conformément à l'ordonnance du Tribunal de première instance de Bruxelles.

Mais cela ne constitue pas en soi la solution structurelle. 2015 a été l'année de la consultation de toutes les parties concernées et de l'analyse. 2016 sera l'année de la concrétisation.

D'autres routes de la situation existante ont été évaluées. Il sera tenu compte de ces résultats dans le cadre d'une solution structurelle.

Une approche équilibrée sera proposée en vue de respecter les conditions de vie de l'ensemble des riverains touchés par les nuisances sonores liées à l'activité

geluidshinder als gevolg van de activiteit op de luchthaven van Brussel-Nationaal, en op de vrijwaring van de rol van de luchthaven voor de werkgelegenheid en de economie in België.

Om voortdurende beroepszaken te verhinderen die tot een verlamming van de werking van de luchthaven zouden leiden en om de subjectiviteit te vermijden van de beslissingen die worden genomen in het kader van de uitbating ervan en van de opmaak van de vluchtprocedures, wordt er daarnaast een wet voorgesteld.

De regering zal er, in samenwerking met de Gewesten, bovendien voor zorgen dat een onafhankelijk controleorgaan voor de geluidshinder rond de luchthaven van Brussel-Nationaal zal worden opgericht, vertrekkend vanuit het Directoraat-generaal Luchtvaart.

In het kader van de problematiek van de vluchten over Brussel en gezien de verdeling van de bevoegdheden, zal met de Gewesten een samenwerkingsakkoord met betrekking tot de toepassing van de geluidsnormen in Brussel worden afgesloten.

7.3. *Belgocontrol*

Er wordt een kader vastgelegd om de ontwikkeling van Belgocontrol en, zoals reeds vermeld, de optimale samenwerking met de militaire luchtverkeersleiding te bevorderen. Ik zal de integratie van Belgocontrol in het programma “gemeenschappelijk Europees luchtruim” ondersteunen, in het bijzonder binnen het functioneel luchtruimblok “Centraal-Europa” (FABEC). Daartoe zal een hervorming van de onderneming worden doorgevoerd op basis van het derde beheerscontract met als doel haar financieel evenwicht te ondersteunen, met name door een herziening van het samenwerkingsakkoord van 1989.

Er wordt momenteel gewerkt aan een samenwerkingsakkoord tussen het Directoraat-generaal Luchtvaart en Belgocontrol.

7.4. *Drones*

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

De Belgische wetgeving inzake drones komt er en zal evolueren: na een objectivering van de toegang tot de gebieden die onder controle staan van het DGLV,

de l'aéroport de Bruxelles-National, tout en garantissant le rôle qu'il représente pour l'emploi et l'économie en Belgique.

En parallèle, pour éviter les recours incessants qui mèneraient à une paralysie du fonctionnement de l'aéroport et la subjectivité des décisions prises dans le cadre de son exploitation et l'établissement des procédures de vols, une loi sera également proposée.

En concertation avec les Régions, le gouvernement veillera en outre à la création d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National, créée au départ de la direction générale Transport aérien.

Dans le cadre de la problématique du survol de Bruxelles et vu la répartition des compétences, un accord de coopération sera conclu avec les Régions concernant la méthode d'application des normes de bruit à Bruxelles.

7.3. *Belgocontrol*

Un cadre sera défini pour favoriser le développement de Belgocontrol et, comme déjà mentionné, une coopération optimale avec le contrôle de la navigation aérienne militaire. Je soutiendrai l'insertion de Belgocontrol dans le programme de “ciel unique Européen”, notamment au sein du Bloc d'espace fonctionnel “Europe Central” (FABEC). A cette fin, une réforme de l'entreprise sera menée sur base du 3^e contrat de gestion visant à rendre son fonctionnement plus efficace et à consolider son équilibre financier, notamment par une révision de l'accord de coopération de 1989.

Un contrat de collaboration entre la Direction générale Transport aérien et Belgocontrol est cours d'élaboration.

7.4. *Les drones*

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

La législation belge en matière de drones existera et évoluera: après une objectivation de l'accès aux zones contrôlées par la DGTA, la Défense et Belgocontrol, une

Defensie en Belgocontrol, kan er worden nagedacht en een voorstel geformuleerd worden over de vlieghoogtes en de toegang van drones tot de gecontroleerde luchtvaartzones.

Ik pleit ook voor een Europese wetgeving met betrekking tot de drones.

7.5. *Veiligheid*

Ik zal het *Belgisch luchtvaartveiligheids-programma* verder blijven uitwerken en coördineren volgens de gepubliceerde normen van Bijlage 19 van de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en volgens de onlangs gepubliceerde Verordening (EU) Nr. 376/2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart.

7.6. *Steun aan de luchtvaartmaatschappijen*

Onze luchtvaartmaatschappijen kampen met een oneerlijke concurrentie zoals dit, binnen de Europese Unie zelf, in vele sectoren het geval is.

Europa heeft het probleem gedeeltelijk opgelost door erin te voorzien dat het vliegend personeel van de luchtvaartmaatschappijen voortaan onder de sociale wetgeving zal vallen van de Staat waar zijn thuisbasis gelegen is, maar die maatregel zal pas op 28 juni 2022 volle uitwerking hebben (Verordening 465/2012/EG).

In het kader van de procedure die de Europese Commissie heeft ingesteld tegen het koninklijk besluit van 7 januari 2014 tot toekenning van een toelage aan Brussels Airport Company, houder van de exploitatie-licentie van de Luchthaven Brussel-Nationaal, voor de ondersteuning van infrastructuur inzake beveiliging, moet de steun aan de luchtvaartmaatschappijen herbekeken worden teneinde de Europese wetgeving inzake overheidssteun na te leven.

8. *Maritiem Vervoer*

8.1. *Pleziervaart*

De sector van de pleziervaart neemt in belang toe zowel op economisch als recreatief vlak. Door onduidelijke afgrenzing tussen de zeevaart, binnenvaart en pleziervaart op zee en op de binnenwateren is een betere omkadering nodig voor de veiligheid voor de pleziervaart. Deze omkadering gaat via een afstemming van de regelgeving met aandacht voor vereenvoudiging, rechtlijnigheid en overeenstemming met de regelgeving van de Europese Unie. Daar waar interpretatiemogelijkheden bestaan zal – in samenspraak met de sector en

réflexion pourra être menée et une proposition pourra être formulée sur les hauteurs de vol et l'accès aux drones dans les zones aériennes contrôlées.

Je plaide également pour une législation européenne en matière de drones.

7.5. *Sécurité*

Je continuerai à élaborer et coordonner le *plan de sécurité nationale* conformément aux normes publiées dans l'Annexe 19 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et conformément au Règlement (UE) n° 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile qui a été publié récemment.

7.6. *Soutien aux compagnies aériennes*

Nos compagnies aériennes sont soumises à une concurrence déloyale exercée comme cela est le cas dans de nombreux secteurs, au sein même de l'Union européenne.

L'Europe a partiellement résolu le problème en prévoyant que les personnels navigants des compagnies aériennes seront désormais rattachés à la législation sociale de l'État sur le territoire duquel se trouve leur base d'affectation mais cette mesure ne prendra pleinement effet qu'au 28 juin 2022 (Règlement 465/2012/CE).

Dans le cadre de la procédure lancée par la Commission européenne contre l'Arrêté royal du 7 janvier 2014 octroyant un subside à Brussels Airport Company, titulaire de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, pour le soutien aux infrastructures liées à la sûreté, le soutien aux compagnies doit être repensé pour respecter la législation européenne en matière d'aides d'État.

8. *Transport maritime*

8.1. *Navigation de plaisance*

Le secteur de la navigation de plaisance prend de l'ampleur tant au niveau économique que récréatif. En raison des frontières floues entre navigation maritime, navigation fluviale et navigation de plaisance sur nos eaux maritimes et intérieures, un meilleur encadrement s'impose pour la sécurité de la navigation de plaisance. Cet encadrement se fait par un alignement de la réglementation avec une attention portée sur la simplification, la droiture et la conformité avec la réglementation de l'Union européenne. Là où il existe des latitudes d'inter-

met de buurlanden – overlegd worden hoe deze best ingevuld worden. Tevens zal dit initiatief breed worden genomen zodat de nieuwe vormen van waterrecreatie worden meegenomen en dat de wetgeving zo wordt opgevat dat aanpassingen aan nieuwe ontwikkelingen en de stand van de techniek snel en efficiënt kunnen worden doorgevoerd.

Daarenboven zal één gecoördineerde wetgeving “pleziervaart” uitgewerkt worden. De opmaak van deze gecoördineerde wetgeving is gestoeld op vier pijlers:

- administratieve vereenvoudiging zowel voor de burger als voor de overheid;
- responsabilisering van de burger;
- verbeterde veiligheid;
- budgettaire neutraliteit door het aanrekenen van de reële kosten.

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

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

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

8.2. *Binnenvaart*

Er wordt invulling gegeven aan de resterende federale bevoegdheden in de binnenvaart op een wijze die door de ganse sector gedragen wordt. Dit betreft in het bijzonder de bevrachtingsvoorwaarden en de regels voor toegang tot de vervoersmarkten, met als doel de leefbaarheid van de sector te bevorderen. Er wordt een initiatief genomen om te komen tot één, door de sector gedragen, commissie binnenvaart. De vraag vanuit de sector om de wetgeving met economische inslag en van toepassing op de binnenvaart sector aan te passen, om

préparation, une consultation – en concertation avec le secteur et les pays voisins – sera tenue afin de définir comment les remplir de la meilleure façon. En plus, cette initiative sera prise d’une manière plus large pour que de nouvelles formes de récréation sur les eaux soient incluses et que la législation soit conçue d’une telle manière que des ajustements, suite à des développements nouveaux et à l’évolution de la technique, puissent être effectués rapidement et efficacement.

En plus, une législation coordonnée “navigation de plaisance” sera élaborée. L’élaboration de cette législation coordonnée “Navigation de plaisance” repose sur quatre piliers:

- la simplification administrative tant pour le citoyen que pour les pouvoirs publics;
- la responsabilisation du citoyen;
- l’amélioration de la sécurité;
- la neutralité budgétaire par la comptabilisation des coûts réels.

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

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

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

8.2. *Navigation intérieure*

Un contenu sera donné aux compétences fédérales restantes en matière de navigation intérieure selon une méthode qui impliquera le secteur dans son ensemble. Cela concernera en particulier les conditions d’affrètement et les règles d’accès aux marchés de transport, dans le but de promouvoir la viabilité du secteur. Une initiative sera prise pour arriver à une seule commission de navigation intérieure qui sera soutenue par le secteur. La demande émanant du secteur pour une adaptation de la législation qui a un impact économique et qui est

deze beter af te stemmen op het Europese gebeuren en tegenstrijdigheden te vermijden, zal worden onderzocht.

In het kader van het privaatrecht wordt momenteel gewerkt aan een aanpassing van het aansprakelijkheidsregime door de ratificatie van het CLNI 2012 verdrag. In ditzelfde kader wordt eveneens onderzocht welke de mogelijke invloeden zijn op de binnenvaart van de voorstellen voor het tot stand brengen van een nieuw Belgisch scheepvaartwetboek en zullen eventueel aanpassingen worden voorgesteld.

Tevens zal de naleving door de gewestelijke autoriteiten van de bevoegdheidsverdeling op grond van de zesde staatshervorming met aandacht worden gevolgd en zullen desgevallend maatregelen worden overwogen.

9. Spoorwegen

Begin juli 2015 heb ik mijn **strategische visie voor het spoor** in België voorgesteld.

Ondanks de recente herstructurering van de NMBS-groep, en zonder die met de vinger te wijzen, was ik immers tot het besluit gekomen dat de bestendigheid van de Belgische spoorsector en meer bepaald van de overheidsondernemingen NMBS en Infrabel gevaar loopt.

Beide ondernemingen kampen niet alleen met een moeilijke financiële context, met een schuld die opnieuw meer dan 4 miljard euro bedraagt, maar moeten zich eveneens voorbereiden op de komende openstelling van de binnenlandse markt van het reizigersvervoer aan de concurrentie. Daarnaast wordt de spoorweginfrastructuur onderbenut zowel voor het reizigers- als voor het goederenverkeer en ging de commerciële snelheid er in 20 jaar tijd met 10 % op achteruit ging. Dit zwak prestatieniveau en de gebrekkige samenwerking, laat staan het ontbreken van overleg tussen Infrabel, de NMBS en HR-Rail hebben kwalijke gevolgen voor hun klanten, voor hun personeel en voor de belastingbetaler.

Uitgaande van de vaststelling dat de verbeterinitiatieven uit het verleden niet zullen volstaan heb ik beslist om bijkomende maatregelen te nemen om de prestatieklouf op een snelle en wezenlijke wijze te dichten.

Met mijn strategische visie voor het spoor in België wil ik **de bestendiging van het spoorwegvervoer in België verzekeren door een hoog prestatieniveau na te streven, zowel ten gunste van de klant en van het personeel als van de belastingbetaler.**

d'application dans le secteur de la navigation intérieure, afin de l'ajuster à l'actualité européenne et d'éviter des contradictions, sera examinée.

Dans le cadre du droit privé, des travaux portent actuellement sur une adaptation du régime de responsabilité par le biais de la ratification de la Convention CLNI 2012. Dans ce même cadre, il sera également examiné quels sont les effets potentiels des propositions d'élaboration d'un nouveau Code maritime belge sur la navigation intérieure, et des adaptations seront éventuellement proposées.

Par ailleurs, le respect de la répartition des compétences sur la base de la Sixième réforme de l'État par les autorités régionales fera l'objet d'un suivi attentionné et des mesures seront envisagées le cas échéant.

9. Chemins de fer

Début juillet 2015, j'ai présenté ma **vision stratégique pour le rail** en Belgique.

Malgré la récente restructuration du Groupe SNCB et sans la mettre en cause, j'étais en effet arrivée à la conclusion que la pérennité du secteur ferroviaire belge et plus particulièrement des entreprises publiques, SNCB et Infrabel, est à risque.

Les deux sociétés affrontent non seulement un contexte financier difficile, avec une dette s'élevant à nouveau à plus de 4 milliards d'euros, mais doivent également se préparer à l'ouverture prochaine du marché du transport intérieur de voyageurs à la concurrence. L'infrastructure ferroviaire est également sous-utilisée, tant pour le transport des voyageurs que pour des marchandises, tandis que la vitesse commerciale a été réduite de 10 % en 20 ans. Ce faible niveau de performance et le manque de coordination, voire l'absence de concertation entre Infrabel, la SNCB et HR Rail sont dommageables pour leurs clients, leur personnel et les contribuables.

Partant du constat que les initiatives d'amélioration entreprises par le passé ne suffiront pas, j'ai décidé de prendre des mesures additionnelles pour combler rapidement et de manière significative l'écart de performance.

Par ma vision stratégique pour le rail en Belgique, je veux **assurer la pérennité du transport ferroviaire dans notre pays en ambitionnant un haut niveau de performance aussi bien pour le client que pour le personnel et pour le contribuable.**

9.1. *Klantgerichte acties*

Zoals vermeld in de strategische visie moet de NMBS gedurende de volgende jaren de kwaliteit van de aangeboden diensten verbeteren en de top 5 van de beste Europese spoorwegmaatschappijen op het vlak van dienstverlening aan de klant vervoegen.

De kwaliteit van de spoordienst wordt door een groot geheel van elementen bepaald.

Sommige bestanddelen van de kwaliteit van de dienstverlening, zoals de exploitatieveiligheid, de stiptheid en de veiligheid van het vervoer, belangen alle klanten aan, zowel de nationale en internationale reizigers als de spoorwegondernemingen die het netwerk van de infrastructuurbeheerder gebruiken of nog de ondernemingen die het spoor gebruiken voor goederenvervoer.

Andere bestanddelen van de kwaliteit, zoals het comfort in de treinen en het aantal zitplaatsen, de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit, de netheid in de treinen en in de stations, of nog, meer globaal gezien, het vervoersplan van de NMBS, belangen enkel het segment “reizigers” onder de klanten aan.

Bepaalde bestanddelen van de kwaliteit, zoals de stiptheid, zijn nauw verbonden met de prestatie van het spoorwegsysteem in zijn geheel. Een performant spoorwegsysteem is het resultaat, niet alleen van de inspanningen van één of twee actoren, maar ook van een harmonieuze en overlegde wisselwerking tussen alle betrokkenen.

In dit hoofdstuk zal ik achtereenvolgens de volgende punten behandelen:

- de exploitatieveiligheid;
- het vervoersplan van de NMBS en de daarmee gepaard gaande kwaliteitsaspecten, zoals o.m. stiptheid, communicatie, netheid in de treinen en in de stations, klachtbehandeling, alsook de tarieven;
- de beveiliging en de sociale veiligheid;
- het vervoer van goederen per spoor;
- de vergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;
- de spoorwegstatistieken en de *open data*.

9.1. *Actions orientées client*

Comme indiqué dans la vision stratégique, la SNCB se doit, au cours des prochaines années, d'augmenter la qualité du service offert et de rejoindre le top 5 des meilleurs opérateurs ferroviaires européens en matière de service au client.

La qualité du service ferroviaire est déterminée par un vaste ensemble d'éléments.

Certaines composantes de la qualité du service, comme la sécurité d'exploitation, la ponctualité et la sûreté du transport, intéressent tous les clients, que ce soient les voyageurs nationaux et internationaux, les entreprises ferroviaires utilisant le réseau du gestionnaire de l'infrastructure ou les sociétés utilisant le rail pour le transport de marchandises.

D'autres composantes de qualité, comme le confort dans les trains et le nombre de places assises, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, la propreté dans les trains et les gares, ou encore et de façon plus globale, le plan de transport de la SNCB, n'intéressent que le segment “voyageurs” de la clientèle.

Certaines composantes de qualité, comme la ponctualité, sont intimement liées à la performance du système ferroviaire dans son ensemble. Un système ferroviaire performant est le résultat, non seulement des efforts d'un ou de deux acteurs, mais aussi d'une interaction harmonieuse et concertée de l'ensemble des intervenants.

Je traiterai dans le chapitre qui suit consécutivement:

- de la sécurité d'exploitation;
- du plan de transport SNCB, avec les aspects de qualité y relatifs, comme la ponctualité, la communication, la propreté dans les trains et les gares, le traitement de plaintes, etc. ainsi que les tarifs;
- de la sûreté et la sécurité sociétale;
- du fret ferroviaire;
- de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;
- des statistiques ferroviaires et des *open data*.

9.1.1. Exploitatieveiligheid

• Uitrol van ERTMS

De exploitatieveiligheid is en moet een prioriteit blijven van het Belgische spoorwegsysteem. De jongste jaren werden aanzienlijke inspanningen geleverd om de achterstand van België inzake de installatie van veiligheidssystemen weg te werken, en die inspanningen moeten worden verdergezet.

De uitrol van TBL1+ in de spoorinfrastructuur zal tegen eind 2015, conform het masterplan van Infrabel, afgerond zijn. De binnenlandse vloot van rollend materieel van de NMBS is al met dit systeem uitgerust, zodat daarmee het volledige verkeer van de openbare dienst beveiligd zal zijn met TBL1+. Ik zal mijn inspanningen verder zetten om ook het andere verkeer met TBL1+ of ETCS te beveiligen.

Daarenboven zal het Belgische gedeelte van de Europese goederencorridor Noordzee – Middellandse Zee vanaf eind 2015 uitgerust zijn met ETCS vanaf de Haven van Antwerpen tot de Luxemburgse grens.

Het ETCS wordt in hoog tempo verder geïmplementeerd op gans het Belgische grondgebied.

• Op weg naar de uitdoving van de nationale veiligheidsregels

In het kader van de gesprekken over de technische pijler van het vierde spoorwegpakket ligt het in de bedoeling van de verschillende actoren om in de toekomst meer bevoegdheden toe te kennen aan het Europees Spooragentschap met het oog op een harmonisatie van de veiligheidsregels en op een versterkte integratie van een eengemaakt Europees spoorwegstelsel, waarbinnen de lasten die op de ondernemingen wegen zullen worden beperkt.

Die doelstelling indachtig heb ik mijn administratie opgedragen om, in nauwe samenwerking met de Nationale autoriteit voor de Beveiliging van het Spoorwegvervoer en met de beheerder van de spoorweginfrastructuur, een **plan voor de inperking van de nationale regels** uit te werken. Het komt erop aan de nationale veiligheidsregels en de technische nationale regels te identificeren die overlappen met de in de richtlijnen, verordeningen en rechtstreeks toepasselijke beslissingen vervatte Europese regels.

Die opdracht beoogt het voorbereiden van de afschaffing van alle onnodige regels op middellange termijn en het instellen van een nationaal regelgevend veiligheidskader dat zich beperkt tot enkel de aspecten die nog niet

9.1.1. Sécurité d'exploitation

• Implémentation de l'ERTMS

La sécurité d'exploitation est et doit rester une priorité du système ferroviaire belge. Des efforts importants ont été réalisés ces dernières années pour rattraper le retard de la Belgique en matière d'installation de systèmes de sécurité et les efforts devront être poursuivis.

Le déploiement de TBL1+ au niveau de l'infrastructure ferroviaire sera finalisé pour la fin de l'année 2015 conformément au plan directeur d'Infrabel. La flotte intérieure du matériel roulant de la SNCB étant déjà équipée de ce système, c'est la totalité du trafic du service public qui sera ainsi sécurisée avec TBL1+. Je poursuivrai mes efforts afin de sécuriser également l'autre trafic avec TBL1+ ou l'ETCS.

En outre, la partie belge du corridor de fret européen Mer du Nord – Méditerranée sera équipée de l'ETCS depuis le port d'Anvers jusqu'à la frontière luxembourgeoise dès la fin de l'année 2015.

L'ETCS continuera à être implémenté à un rythme soutenu sur l'ensemble du territoire de la Belgique.

• Vers l'extinction des règles nationales de sécurité

Dans le cadre des discussions sur le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire, l'intention des différents acteurs est d'accorder dans le futur plus de compétences à l'Agence ferroviaire européenne en vue d'harmoniser les règles de sécurité et de renforcer l'intégration du système ferroviaire unique européen, dans lequel les charges pesant sur les entreprises seront réduites.

Dans cet objectif, j'ai chargé mon administration d'élaborer un **plan de réduction des règles nationales**, en étroite collaboration avec l'Autorité nationale pour la Sécurité du Transport ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il s'agira d'identifier les règles nationales de sécurité et les règles nationales techniques qui sont redondantes avec les règles européennes contenues dans les directives, les règlements et les décisions directement applicables.

L'objectif de ce travail est de préparer, à moyen terme, la suppression de toutes les règles inutiles, et de mettre en place un cadre réglementaire national de sécurité limité aux seuls aspects qui ne sont pas déjà

door het Europees recht geregeld worden. Dit zal een verhoogde responsabilisering van de spoorwegactoren met zich meebrengen, daar zij het veiligheidsniveau zullen moeten integreren in hun beheersystemen voor de veiligheid van de werkprocessen en –methodes, die zij voor behoud, laat staan voor verbetering vatbaar zullen achten.

• **Een aangepast regelgevend kader voor de museumlijnen**

In overleg met mijn collega die verantwoordelijk is voor de Nationale autoriteit voor de Beveiliging van het Spoorwegvervoer zal ik in 2016 een denkoefening aanvatten met het oog op een aanpassing van de regelgeving inzake het toeristisch verkeer met treinen van historische aard, zij het op de museumlijnen of op het netwerk van Infrabel. Die aanpassingen zijn nodig om de praktische moeilijkheden voor de concrete toepassing ervan te ondervangen, zoals die n.a.v. de inwerking-treding tijdens de voorbije zomer werden vastgesteld. Het komt erop aan beter rekening te houden met de specifieke toestand van de spoorwegondernemingen en de verenigingen die toeristische circuits verzorgen.

• **Overwegen en trespassing: een geactualiseerd kader, aangevuld met een sanctiestelsel**

Tijdens de komende weken zal ik de laatste hand leggen aan de aanpassing van een regelgevend kader om rekening te houden met de opgedane ervaring en met de technische ontwikkelingen, onder meer aan de hand van de wijziging van *het koninklijk besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen*.

Teneinde mijn administratie in de mogelijkheid te stellen om efficiënt op te treden wanneer ze inbreuken vaststelt tegen dit reglementair kader die de gebruikers van de spoor- en/of weginfrastructuur in gevaar brengen, zal ik in 2016 de regelgeving inzake de veiligheid op de overwegen aanvullen met een **stelsel van administratieve sancties** en zal ik overleg plegen met mijn collega van Binnenlandse Zaken teneinde een wijziging van de wet op de spoorwegpolitie voor te stellen die erop gericht is om trespassing efficiënter te bestrijden.

• **Versterkte samenwerking tussen Infrabel, de NMBS en de spoorwegpolitie**

Ik heb vanwege de spoorwegpolitie een ontwerp-protocol ontvangen dat de invoering beoogt van **een SAFETY-communicatieschema rond incidenten**,

réglementés par le droit européen. Ceci entraînera une responsabilisation accrue des acteurs ferroviaires, qui devront intégrer dans leurs systèmes de gestion de la sécurité des processus et des méthodes de travail qu'ils jugeront aptes à maintenir, voire à améliorer, le niveau de sécurité.

• **Un cadre réglementaire adapté pour les lignes musées**

En concertation avec mon collègue responsable de l'Autorité nationale pour la Sûreté du Transport ferroviaire, j'entamerai, en 2016, la réflexion en vue de réajuster la réglementation sur la circulation touristique avec des trains à caractère historique, que ce soit sur les lignes musées ou le réseau d'Infrabel. Ces réajustements sont nécessaires afin de pallier aux difficultés pratiques d'application concrète rencontrées lors de son entrée en vigueur l'été dernier. Il s'agira de mieux prendre en compte la situation spécifique des entreprises ferroviaires et associations réalisant des parcours touristiques.

• **Passages à niveau et trespassing: le cadre réglementaire actualisé, complété d'un système de sanctions**

Dans les prochaines semaines, je finaliserai l'adaptation d'un cadre réglementaire pour tenir compte de l'expérience acquise et des évolutions techniques, notamment par la modification de *l'arrêté royal du 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées*.

Afin de permettre à mon administration d'agir de façon efficace lorsqu'elle constate sur le terrain des infractions contre ce cadre réglementaire, qui mettent en danger les usagers de l'infrastructure ferroviaire et/ou routière, je compléterai en 2016 la réglementation sur la sécurité aux passages à niveau par un **système de sanctions administratives** et je me concerterai, avec mon collègue en charge de l'Intérieur, afin de proposer une modification de la loi relative à la Police des Chemins de fer visant à lutter plus efficacement contre le trespassing.

• **Coopération renforcée entre Infrabel, la SNCB et la Police des chemins de fer**

J'ai reçu de la part de la Police fédérale un projet de protocole visant à mettre en place un **schéma de communication SAFETY en matière d'incidents**,

ongevallen en zware ongevallen met optreden van de politie- en/of hulpdiensten op de spoorwegen.

Ik heb dit initiatief en het ontwerpprotocol toegejuicht, maar alvorens tot de ondertekening ervan over te gaan, samen met mijn collega's, de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken en de minister van Volksgezondheid, moet de tekst eerst nog met Infrabel en de NMBS worden besproken.

Dit protocol zal uiterlijk midden 2016 worden ondertekend en in voege treden.

9.1.2. Vervoersplan NMBS, kwaliteit, stiptheid en tarieven

• Op naar een nieuw en kwaliteitsvol aanbod

Zoals ik ben gaan uitleggen in talrijke provincies van ons land houdt het huidige vervoersplan verbeteringen, maar ook beperkingen in. De NMBS heeft een en ander bijgeschaafd, maar de onderneming moet tegen december 2017 een **nieuw vervoersplan** invoeren. Ik heb de NMBS opgedragen nu al met de voorbereidingen te beginnen en de tijd te nemen om te overleggen met het publiek en met de verscheidene partners binnen het platform Intermodaliteit, waarover, binnen het Overlegcomité, een akkoord met de Gewestregeringen tot stand is gekomen.

Dit platform zal het mogelijk maken met alle belanghebbenden de bezorgdheden te bespreken van de reizigers die constant op zoek zijn naar een optimaal parkoers van deur tot deur en concrete acties voor te stellen teneinde aan de verzuchtingen van de reizigers tegemoet te komen.

Ik zal er in het bijzonder zeer aandachtig op toezien dat dit nieuwe vervoersplan de intermodaliteit in alle provincies van ons land vooropstelt en het voorstedelijke aanbod naar, rond en in Brussel versterkt.

De gewestelijke openbare vervoersmaatschappijen en de NMBS zullen uiteraard sleutelactoren zijn binnen dit platform, gelet op de aanhoudende gebrekkige coördinatie tussen hun respectief aanbod. Op zich volstaat de samenwerking tussen de openbare vervoersmaatschappijen echter niet om een betere intermodaliteit tot stand te brengen. Bij het debat moeten tevens alle actoren op het gebied van mobiliteit worden uitgenodigd en betrokken, o.m. de actoren die het Raadgevend Comité van de treinreizigers samenstellen.

accidents et accidents graves avec intervention des services de police et/ou de secours sur les voies ferroviaires.

J'ai salué cette initiative et le projet de protocole, mais avant de procéder à sa signature, conjointement avec mes collègues, le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur et la ministre de la Santé publique, le texte doit encore être discuté avec Infrabel et la SNCB.

Ce protocole sera signé et entrera en vigueur mi-2016 au plus tard.

9.1.2. Plan de transport SNCB, qualité, ponctualité et tarifs

• Vers une nouvelle offre de haute qualité

Le plan de transport en vigueur contient des avancées et des limites que je suis allée présenter dans de nombreuses provinces du pays. La SNCB a procédé à des ajustements mais la société devra mettre en œuvre un **nouveau plan de transport** d'ici décembre 2017. J'ai chargé la SNCB d'entamer, dès maintenant, les préparatifs et de prendre le temps de se concerter avec le public et les différents partenaires dans le cadre de la plate-forme d'intermodalité, laquelle vient de faire l'objet d'un accord avec les gouvernements régionaux au sein du Comité de concertation.

Cette plateforme devra permettre de débattre, avec toutes les parties prenantes, des préoccupations des voyageurs constamment à la recherche d'un parcours optimisé de porte à porte et de proposer des actions concrètes pour répondre aux attentes des voyageurs.

Je serai en particulier très attentive à ce que ce nouveau plan de transport privilégie l'intermodalité, dans toutes les provinces de notre pays, et renforce l'offre suburbaine vers, autour et dans Bruxelles.

Les sociétés de transport en commun régional et la SNCB seront évidemment des acteurs-clés de cette plateforme, car il persiste des anomalies dans la coordination entre leurs offres respectives. Atteindre une meilleure intermodalité ne pourra toutefois pas résulter de la seule coopération entre les sociétés publiques de transport en commun. Il faudra inviter et associer également au débat tous les acteurs de la mobilité, notamment ceux composant le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires.

Tot slot zal dit platform eveneens een bijzondere aandacht besteden aan de informatie die een *real time* aanpassing van de modale keuze mogelijk maakt voor de personen die zich (wensen te) verplaatsen en hen een optimale deur tot deur reis verzekert.

Naast een verbeterde intermodaliteit en de toegang tot de informatie voor een *real time* optimalisatie van hun verplaatsingen verwachten de (potentiële) klanten van de NMBS een **stevig treinaanbod, met aantrekkelijke frequenties, amplitudes en commerciële snelheden** om ervoor te zorgen dat de spoormodus interessant blijft in vergelijking met de overige vervoersmodi. Een verdere beperking van de amplitudes en de commerciële snelheden, zoals sommigen aanbevelen zonder daarbij oog te hebben voor een verbetering van de stiptheid en een vermindering van de exploitatiekosten, zou er onvermijdbaar toe leiden dat talrijke klanten van vandaag het spoorvervoer de rug toe keren. Ik zal er dan ook bijzonder op toezien dat de NMBS voortdurend werkt aan een verbeterd aanbod op die verschillende parameters en ik zal haar daartoe de nodige middelen verlenen.

Een ander aspect van de kwaliteit van de dienst, dat door de meerderheid van de klanten als essentieel ervaren wordt, is de **stiptheid** en, daarmee dikwijls samenhangend, de mogelijkheid op **aansluiting** tussen treinen of met andere vervoersmodi. Ik verwacht van de NMBS en Infrabel dat ze hun inspanningen van de jongste maanden verder zetten, welke al hun vruchten beginnen af te werpen, en dat ze alles in te werk stellen, in perfecte samenhang, om tegen 2019 een gewogen stiptheid (in functie van het aantal betrokken reizigers) van minstens 90 % te halen. Binnen die doelstelling zal de NMBS, naast andere maatregelen, de beschikbaarheidsgraad van het rollend materieel, die vandaag 80 % bedraagt, naar minstens 86 % moeten verhogen. Van haar kant zal Infrabel, naast andere acties, het aantal gelijktijdige werven moeten zien te verminderen, welke de laatste jaren tot een vermindering van de commerciële snelheid hebben geleid.

Een stevig treinaanbod, met aantrekkelijke frequenties, amplitudes en commerciële snelheden, samen met een betere stiptheid en verzekerde aansluitingen zouden al een grote stap vooruit inhouden, maar zijn in onze moderne en constant evoluerende maatschappij niet voldoende om de huidige en de toekomstige reizigers te bekoren.

Ik had het al over een hoogstaande exploitatieveiligheid als een vereiste en verder zal ik nog twee andere elementen bespreken die niet mogen ontbreken met het oog op een kwaliteitsvol spooraanbod, namelijk

Enfin, cette plateforme prêtera également une attention particulière à l'information permettant aux personnes en déplacement ou souhaitant se déplacer, d'ajuster en temps réel leur choix modal et de s'assurer un parcours de porte à porte optimisé.

Outre une meilleure intermodalité et l'accès à l'information permettant d'optimiser en temps réel leurs déplacements, les clients et les clients potentiels attendent de la SNCB **une offre de train robuste, avec des fréquences, des amplitudes et des vitesses commerciales attractives** pour assurer que le mode ferroviaire reste intéressant comparé aux autres modes de transport. Continuer à réduire les amplitudes et les vitesses commerciales, comme certains le préconisent, sans considération pour augmenter la ponctualité et réduire les coûts d'exploitation, amènerait inévitablement à ce que de nombreux clients actuels se détournent du transport ferroviaire. Je veillerai donc particulièrement à ce que la SNCB œuvre constamment à améliorer son offre sur ces différents paramètres et lui donnerai les moyens d'y parvenir.

Un autre aspect de la qualité du service, ressenti comme primordial par la majorité des clients, est la **ponctualité** ainsi que, souvent corollaire, la possibilité de réaliser ses **correspondances** entre trains ou avec d'autres modes de transport. J'attends de la SNCB et d'Infrabel qu'elles poursuivent les efforts entrepris ces derniers mois, lesquels commencent déjà à porter leurs fruits, et qu'elles mettent, en parfaite entente, tout en œuvre pour atteindre d'ici 2019 une ponctualité, pondérée en tenant compte du nombre de voyageurs impactés, d'au moins 90 %. Dans cet objectif, la SNCB sera appelée, parmi d'autres mesures, à augmenter le taux de disponibilité de son matériel roulant de 80 % aujourd'hui à au moins 86 %. Infrabel poursuivra, de son côté, parmi d'autres actions, la réduction du nombre de chantiers simultanés qui ont conduit à réduire la vitesse commerciale ces dernières années.

Une offre de train robuste, avec des fréquences, des amplitudes et des vitesses commerciales attractives, une meilleure ponctualité et des correspondances assurées, constitueraient déjà un grand pas en avant mais ne sont pas, dans notre société moderne et en constante évolution, suffisantes pour séduire les voyageurs actuels et potentiels.

J'ai déjà abordé le prérequis d'une sécurité d'exploitation de haut niveau et je traiterai plus loin la sûreté et la sécurité sociétale comme deux autres éléments indispensables à une offre ferroviaire de qualité. J'en citerai

beveiliging en sociale veiligheid. Ik wil ook nog enkele andere elementen aanhalen als belangrijke assen voor het beleid dat ik de NMBS wil zien voeren:

— ik verwacht van de NMBS dat ze haar inspanningen verder zet om het verbeterde **voorstedelijk aanbod** naar, rond en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest concreet op te starten. Ook moeten de studies voor het invoeren, op termijn, van een voorstedelijk aanbod in Antwerpen, Charleroi, Luik en Gent worden voltooid;

— **de toegankelijkheid van de stations en van de treinen voor de personen met een beperkte mobiliteit (PBM)** moet een aanhoudend aandachtspunt blijven. De coördinatie tussen de NMBS en Infrabel op het gebied van de investeringen die de toegankelijkheid van de PBM beogen moet beter verzekerd worden, onder meer door de werken in de stations beter te coördineren. Bij de aankoop van nieuw rollend reizigersmateriaal verwacht ik van de NMBS dat ze de nationale en Europese normen van toegankelijkheid voor PBM zorgvuldig naleeft;

— ik zal er eveneens op toezien dat ze een beleid van assistentie op verzoek uitvoert, door de voorafgaande termijn voor het aanvragen van assistentie in te korten in de drukste stations, zoals dit reeds het geval is in de belangrijkste grote stations van ons land;

— mijn aandacht zal ook uitgaan naar de eerbiediging van de rechten van de passagiers, onder meer van de bepaling die voorschrijft dat assistentie moet worden geboden in elk station of elke stopplaats waar personeel van de operator aanwezig is;

— ik draag de NMBS op om zich op grond van becijferde prestatie-indicatoren in te zetten voor de verbetering van de **netheid** in de treinen, op de perrons en de sporen tussen de perrons, in de doorgangen, onder of op de passerelles, in de stations en hun toegangen, en op de auto- en fietsparkings;

— het communicatiedomein brengt ons dagelijks nieuwe ontwikkelingen, zij het op het gebied van de technologieën of van communicatie. Onze historische operator moet zich resoluut in die evolutie inschrijven want hij wordt nog te vaak bekritiseerd voor zijn zwakke communicatie naar de reizigers toe, vooral in geval van verstoord verkeer. Ik zal aan de NMBS vragen om de kwaliteit van haar communicatie wezenlijk te verbeteren en om een echt klantgerichte communicatiebeleid op te zetten. Tevens zal ik erop toezien dat ze resoluut inzet op de ontwikkeling van projecten die het op termijn mogelijk maken om internettoegang aan te bieden aan de reizigers tijdens hun reis;

quelques autres qui constituent des axes importants de la politique que je souhaite voir mener par la SNCB:

— J'attends de la SNCB de poursuivre ses efforts pour concrétiser le lancement de son **offre suburbaine** améliorée vers, autour et dans la Région de Bruxelles-Capitale. Les études pour la mise en place à terme d'offres suburbaines à Anvers, Charleroi, Liège et Gand devront être menées à bien;

— **L'accessibilité des gares et des trains aux personnes à mobilité réduite (PMR)** doit rester un point d'attention continu. Une meilleure coordination des investissements visant l'accessibilité des PMR devra être assurée entre la SNCB et Infrabel, notamment via une meilleure coordination des travaux dans les gares. Lors de l'acquisition de nouveau matériel roulant voyageurs, j'attends de la SNCB qu'elle respecte scrupuleusement les normes nationales et européennes relatives à l'accessibilité aux PMR;

— Je veillerai également à ce qu'elle mette en œuvre une politique d'assistance à la demande en réduisant dans les gares les plus fréquentées le délai préalable à la demande d'assistance, comme cela a déjà été fait dans les principales grandes gares de notre pays;

— Je serai également attentive au respect des droits des passagers, notamment au prescrit qui prévoit qu'une assistance doit être fournie dans chaque gare ou halte où du personnel de l'opérateur est présent;

— Je charge la SNCB de s'engager via des indicateurs chiffrés de performance à améliorer la **propreté** dans les trains, sur les quais et les voies entre les quais, dans les passages, sous ou sur les passerelles, dans les gares et leurs accès ainsi que dans les parkings pour voitures et vélos;

— Nous vivons chaque jour de nouvelles avancées dans le domaine de la communication, que ce soit dans les technologies ou dans la communication. Notre opérateur historique doit s'inscrire résolument dans cette évolution car, encore trop souvent, il est critiqué pour la faiblesse de sa communication aux voyageurs, surtout en cas de perturbation de la circulation. Je demanderai à la SNCB d'améliorer substantiellement la qualité de sa communication et de mettre en place une vraie politique de communication orientée client. Je veillerai aussi à ce qu'elle s'engage résolument dans le développement de projets permettant à terme d'offrir aux voyageurs l'accès à internet durant leurs trajets;

— er zal er ook voor moeten worden gezorgd dat het rollend materieel een modern comfort biedt. De NMBS heeft de laatste jaren aanzienlijke bedragen geïnvesteerd in de modernisering van het rollend materieel. En toch hebben de reizigers op bepaalde lijnen niet de garantie van een zitplaats tijdens hun reis. Zoals aangekondigd in mijn strategische visie moet de NMBS nieuw rollend materieel aanschaffen met het oog op het moderniseren en uitbreiden van haar zitplaatscapaciteit;

— Tot slot, zoals deze regering zich ertoe heeft verbonden, zal ik in het kader van de voorbereiding van het toekomstige beheerscontract gesprekken voeren met de NMBS over de vereenvoudiging van haar **tariefbeleid**. Ik verwacht van de NMBS dat ze in 2016 een tarievenaanbod voorstelt waarmee tegemoet wordt gekomen aan de behoeften van de reizigers en dat ze de reizigers vervoert tegen een voor de gemeenschap optimale kostprijs. Hierbij zal ik de volgende krachtlijnen hanteren:

— het tarievenaanbod moet eenvoudiger en tegelijk vollediger worden.

Er is nood aan een vereenvoudiging/rationalisatie van het huidige tarievenaanbod opdat de klanten de tarieven gemakkelijker zouden begrijpen en ertoe worden aangezet om met de trein te reizen, maar ook om de controle van de vervoerbewijzen te vergemakkelijken en de risico's op conflicten te verminderen. Dit houdt in dat het aantal aan de klant aangeboden producten ingeperkt wordt, dat de gebruiksvoorwaarden (en het formaat) van de verschillende tariefproducten worden geharmoniseerd en dat de informatie aan de reizigers helderder wordt, zonder aanleiding te geven tot bijkomende kosten voor de klant;

— het sleutelwoord van de tarifiering wordt **transparantie**: de klant moet zich ervan kunnen vergewissen dat de NMBS hem op elk ogenblik het beste tarief voor de beoogde reis aanbiedt;

— met betrekking tot de **grensoverschrijdende tarieven** moet bijzondere aandacht worden besteed aan de grensstreken waar de verplaatsingen tussen woonplaats en werk (en/of school) talrijk zijn en voor verkeersdrukte zorgen. Ik zal de NMBS sterk aanmoedigen om overeenkomsten te sluiten met de spoorbedrijven van onze buurlanden om dit bepaald verkeer te stimuleren, waarbij de economie van ons land en die van onze aanpalende landen wederzijdse baat hebben, naar het voorbeeld van wat met het Groothertogdom Luxemburg werd opgestart;

— de NMBS zal constant zorg dragen voor een verbetering van haar verkoopkanalen, onder door die te diversifiëren, en zal nieuwe vormen van ticketing

— Il conviendra également de faire en sorte que le matériel roulant offre le confort moderne. La SNCB a investi ces dernières années des montants importants dans l'acquisition et la modernisation du matériel roulant. Pourtant, sur certaines lignes, les voyageurs n'ont pas la garantie d'être assis durant leur trajet. Comme je l'ai annoncé dans ma vision stratégique, la SNCB devra acquérir du matériel roulant neuf visant à moderniser et accroître sa capacité de places assises;

— Enfin, comme ce gouvernement s'y est engagé, je mènerai, dans le cadre de la préparation du prochain contrat de gestion, les discussions avec la SNCB sur la simplification de sa **politique tarifaire**. J'attends de la SNCB qu'elle propose en 2016 une gamme tarifaire qui réponde aux besoins des voyageurs et qu'elle transporte les voyageurs à un coût optimal pour la collectivité. Mes lignes directrices lors de ces discussions sont les suivantes:

— La gamme tarifaire devra être à la fois plus simple et plus complète.

Simplifier/rationnaliser la gamme tarifaire actuelle est nécessaire pour faciliter la compréhension des tarifs par les clients, pour les inciter à voyager en train mais aussi pour faciliter le contrôle des titres de transport et diminuer ainsi le risque de conflits. Cela implique de réduire le nombre de produits proposés à la clientèle, d'harmoniser les conditions d'utilisation (et le format) des différents produits tarifaires et de clarifier l'information aux voyageurs, sans engendrer de coûts supplémentaires pour le client;

— Le mot-clé de la tarification sera **transparence**: le client doit pouvoir s'assurer qu'à tout moment la SNCB lui offre le meilleur tarif pour le trajet envisagé;

— En ce qui concerne les **tarifs transfrontaliers**, une attention particulière doit être accordée aux zones frontalières où les déplacements domicile-travail et/ou école sont nombreux et occasionnent de la congestion sur les routes. J'encouragerai fortement la SNCB à conclure des accords avec les entreprises ferroviaires de nos pays voisins en vue de stimuler ce type de trafic, réciproquement bénéfique pour notre économie et celle de nos pays limitrophes voisins à l'instar de ce qui a été initié avec le Grand-Duché du Luxembourg;

— La SNCB veillera en permanence à améliorer ses canaux de vente, notamment en les diversifiant, et développera de nouveaux modes de ticketing (en intégrant

ontwikkelen (met integratie van de door de recentste informatie- en communicatietechnologieën geboden mogelijkheden);

— de uitrol van een **geïntegreerde kaartverkoop** voor de hele keten van het openbaar vervoer, en eventueel daarbuiten (parking, leasingwagen, enzovoort) is vandaag technisch gezien mogelijk. De NMBS zal samen met de overige *stakeholders* werk maken van een dergelijke uitrol. Zoals ik het al via het Overlegcomité deed, zal ik de voogdijoverheden van de andere openbare vervoeroperatoren aanmoedigen om in te zetten op die voor de mobiliteit van ons land belangrijke dynamiek;

— het **prijspeil** moet geoptimaliseerd worden: de prijzen moeten aantrekkelijk zijn voor de reizigers, maar tegelijk toereikende ontvangsten verzekeren aan de NMBS.

• **Het nieuwe Raadgevend Comité van de treinreizigers**

De wet van 10 augustus 2015, die de *wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven* wijzigt wat het Raadgevend Comité van de treinreizigers betreft, en de benoemingsbesluiten van de nieuwe leden van dit Comité werden eind augustus 2015 in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd.

Dankzij het nieuwe wettelijke kader en zijn nieuwe samenstelling kan het Comité **opnieuw onverkort zijn opdrachten verzekeren**.

Ik zal niet nalaten een beroep te doen op dit Comité om zijn adviezen te vragen teneinde steeds mijn beleid aan te passen aan de verwachtingen van de (potentiële) klanten van de NMBS.

• **Een nieuw samenwerkingsprotocol tussen de Ombudsdienst voor treinreizigers en de NMBS**

In 2015 moest ik een openstaand geschil beslechten tussen de NMBS en de Ombudsdienst voor treinreizigers inzake de bevoegdheid van laatstgenoemde in geval van vaststelling van onregelmatigheden met vervoersbewijzen.

Mijn beleidscel heeft herhaaldelijk overleg gepleegd met de Ombudsdienst voor treinreizigers en de NMBS. Op basis hiervan en rekening houdend met het juridische advies van de FOD Mobiliteit en Vervoer over de bevoegdheid van de Ombudsdienst volgens de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen, samen gelezen met de wet van 21 maart 1991, heb ik een duidelijk standpunt ingenomen en kenbaar gemaakt.

les possibilités offertes par les dernières technologies de l'information et de la communication);

— Le déploiement d'une **billettique intégrée** pour toute la chaîne de transport en commun, voire au-delà (parking, voiture de leasing, etc.) est aujourd'hui techniquement faisable. La SNCB œuvrera activement, avec les autres parties prenantes, à un tel déploiement. J'encouragerai les autorités de tutelle des autres opérateurs publics de transport, comme je l'ai déjà fait via le Comité de concertation, à s'engager dans cette dynamique importante pour la mobilité de notre pays;

— **Le niveau des prix** doit être optimisé: ceux-ci doivent être attractifs pour les voyageurs mais aussi assurer un niveau de recettes suffisant à la SNCB.

• **Le nouveau Comité consultatif des voyageurs ferroviaires**

La loi du 10 août 2015 qui modifie la *loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques* en ce qui concerne le Comité consultatif des Voyageurs ferroviaires, ainsi que les arrêtés de nomination des nouveaux membres de ce comité ont été publiés au *Moniteur belge* fin août 2015.

Le nouveau cadre légal ainsi que la nouvelle composition du comité lui permettent d'**assurer à nouveau pleinement ses missions**.

Je ne manquerai pas de faire appel à ce comité pour lui demander son avis en vue d'ajuster constamment ma politique aux attentes des clients et des clients potentiels de la SNCB.

• **Un nouveau protocole de collaboration entre le Service de médiation ferroviaire et la SNCB**

En 2015, j'ai dû trancher un différend subsistant entre la SNCB et le Service de médiation ferroviaire quant à la compétence de celui-ci en cas de constat d'irrégularité concernant les titres de transport.

Ma cellule stratégique s'est concertée à plusieurs reprises avec le Service de médiation pour les voyageurs ferroviaires et la SNCB. Sur la base de cela et compte tenu de l'avis juridique du SPF Mobilité et Transports quant à la compétence du Service de médiation au sens de la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses, lue conjointement avec la loi du 21 mars 1991, j'ai pris une position claire et j'en ai fait part.

Samengevat komt mijn standpunt erop neer dat klachten van reizigers met betrekking tot vaststellingen van onregelmatigheden tijdens de treinrit (geverbaliseerd middelseen zogeheten C170-formulier of in een vergelijkbaar formulier), wel degelijk vatbaar zijn voor bemiddeling door de Ombudsdienst, dit in toepassing van artikelen 11 en 13 van de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen.

Die beslissing is helemaal geen aanzet tot fraude, die ik ten stelligste veroordeel, maar strekt tot de eerbiediging van de rechten van iedereen die het slachtoffer meent te zijn van misbruik om een beroep te kunnen doen op een onafhankelijke derde.

Omdat een constructieve en efficiënte samenwerking noodzakelijk is, heb ik eveneens gevraagd dat de NMBS en de Ombudsdienst snel een nieuw **samenwerkingsprotocol** sluiten ter vervanging van het protocol uit 1993, dat in december 2000 werd gewijzigd teneinde te bepalen op welke manier een efficiënte uitoefening van de aan de Ombudsdienst erkende rechten mogelijk is zonder overdreven verzwarende van de administratieve last voor de NMBS.

Mijn kabinet onderzoekt samen met de NMBS en de Ombudsdienst de mogelijkheid om dit debat te verruimen in het kader van de denkoefening over de invoering van een nieuw stelsel van administratieve sancties.

• **Vrijwaring van de rechten van de reizigers**

Om de aantrekkelijkheid van het spoor te verhogen moet, zoals hierboven al onderstreept, de kwaliteit van het aanbod in al zijn aspecten centraal staan in de bekommernissen van de NMBS.

Bovenop de naleving van de bepalingen van het beheerscontract **is de NMBS ertoe gehouden de rechten van de reizigers te eerbiedigen**, zoals die opgesomd worden in de Europese Verordening (EG) 1371/2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, onder meer het recht op bijstand in het geval van verstoring, het recht op vergoeding in het geval van vertraging, of nog het recht op toegang tot het reizen voor de PBM.

9.1.3. *Beveiliging en sociale veiligheid*

De gebeurtenissen in de Thalys tussen Brussel en Parijs in augustus 2015 hebben eens te meer aangetoond dat waakzaamheid geboden is voor daden van terroristen en andere kwaadwillende personen, die hun doelwitten diversifiëren. Het spoorverkeer, een vervoermodus die gekenmerkt wordt door grote concentraties

En résumé, ma position revient à considérer que les plaintes de voyageurs portant sur des constats d'irrégularité établis au cours du voyage en train (et verbalisés au moyen de ce que l'on appelle un formulaire C170 ou d'un formulaire comparable) sont bel et bien susceptibles de faire l'objet d'une médiation de la part du Service de médiation et ce sur la base des articles 11 et 13 de la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses.

Cette décision ne signifie absolument pas un encouragement à la fraude, que je condamne vivement, mais vise à respecter les droits de chacun de pouvoir faire appel à un tiers indépendant lorsqu'on s'estime victime d'un abus.

Parce qu'une collaboration constructive et efficace est nécessaire, j'ai également demandé à ce que la SNCB et le Service de médiation concluent rapidement un nouveau **protocole de collaboration**, en remplacement de celui datant de 1993, modifié en décembre 2000 pour déterminer de quelle manière les compétences reconnues au Service de médiation peuvent s'exercer de manière efficace sans alourdir exagérément la charge administrative de la SNCB.

Mon cabinet examine conjointement avec la SNCB et avec le Service de médiation la possibilité d'étendre ce débat dans le cadre de la réflexion sur l'introduction d'un nouveau système de sanctions administratives.

• **Les droits des voyageurs préservés**

Pour augmenter l'attractivité du rail, il faut, comme déjà souligné ci-dessus, mettre au centre des préoccupations de la SNCB la qualité de l'offre sous tous ses aspects.

Outre le respect des clauses du contrat de gestion, **la SNCB est tenue de respecter les droits des voyageurs**, énumérés dans le règlement européen (CE) 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, notamment le droit à l'assistance en cas de perturbation, le droit aux compensations en cas de retard ou encore le droit à l'accès au transport pour les PMR.

9.1.3. *Sûreté et sécurité sociétale*

Les événements d'août 2015 survenus dans le Thalys entre Bruxelles et Paris ont une fois de plus démontré que nous devons être vigilants face aux actes des terroristes et autres personnes malintentionnées qui diversifient leurs cibles. Le transport ferroviaire étant un mode caractérisé par de grandes concentrations de

van mensen in de treinen en in de stations, behoort sinds enkele jaren tot die doelwitten. De regering en ikzelf hebben bijgevolg verscheidene maatregelen genomen die vooral op preventie gericht zijn.

• **Een versterkte samenwerking tussen Infrabel en de NMBS op het gebied van beveiliging en sociale veiligheid**

In uitvoering van artikel 156ter van de wet van 21 maart 1991 moeten de NMBS en Infrabel een **samenwerkingsovereenkomst** sluiten die tot doel heeft de gezamenlijke uitoefening van hun opdrachten van openbare dienst in verband met veiligheid te verzekeren.

Ik zal erop toezien dat beide bedrijven die overeenkomst zonder bijkomend uitstel sluiten.

• **Een nieuwe nationale beveiligingsinstantie voor het spoorvervoer**

Ik heb een ontwerp van koninklijk besluit houdende oprichting van Nationale autoriteit voor de Beveiliging van het Spoorwegvervoer neergelegd bij de regering.

Ik zal erop toezien dat die instantie een ware sleutelrol speelt in de preventie tegen daden van terrorisme gericht tegen het spoorverkeer, door de verschillende actoren uit de sector samen te brengen en adviezen te formuleren over de aangewezen maatregelen om terroristische daden beter te voorkomen.

• **Bescherming van de kritische spoorinfrastructuren**

In 2015 heb ik gezorgd voor een regelgevend kader voor de omschrijving van de kritische infrastructuur op het gebied van het spoorvervoer.

De laatste hand wordt gelegd aan de lijst van de potentiële kritieke spoorinfrastructuren, vastgelegd op basis van de sectorale criteria die door de FOD Mobiliteit en Vervoer werden bepaald in nauwe samenwerking met het Crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken en met de twee betrokken bedrijven, Infrabel en de NMBS. Zodra het advies van het Crisiscentrum over die lijst mij wordt bezorgd zal ik kunnen overgaan tot de **officiële aanduiding van de kritieke spoorinfrastructuren**.

Tegen eind 2015 moeten de NMBS en Infrabel hun **beveiligingsplannen van de exploitant** klaar hebben voor elke aangeduide kritieke infrastructuur.

Ik zal er ook op toezien dat de binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer opgerichte Inspectiedienst die moet instaan voor de controle van de naleving van de wette-

personen, dans les trains et les gares, figure depuis quelques années parmi ces cibles. Le gouvernement et moi-même avons donc pris différentes mesures, privilégiant la prévention.

• **La coopération en matière de sécurité sociétale et de sûreté ferroviaire renforcée entre Infrabel et la SNCB**

En exécution de l'article 156ter de la loi du 21 mars 1991, la SNCB et Infrabel doivent conclure une **convention de coopération** dont l'objet est d'assurer l'exercice conjoint de leurs missions de service public liées à la sécurité.

Je veillerai à ce que les deux sociétés signent cette convention sans délai complémentaire.

• **Une nouvelle Autorité nationale pour la Sûreté du Transport ferroviaire**

J'ai déposé au gouvernement un projet d'arrêté royal portant création de l'Autorité nationale pour la Sûreté du Transport ferroviaire.

Je veillerai à ce que cette autorité joue un véritable rôle-clé dans la prévention des actes de terrorisme dirigés contre le transport ferroviaire, en rassemblant les différents acteurs du secteur et en proposant des avis sur les mesures à prendre pour mieux prévenir les actes terroristes.

• **Les infrastructures critiques ferroviaires protégées**

En 2015, j'ai veillé à assurer un cadre réglementaire pour la définition des infrastructures critiques au niveau du transport ferroviaire.

Une liste des infrastructures critiques ferroviaires potentielles, déterminée sur la base des critères sectoriels définis par le SPF Mobilité et Transports en étroite collaboration avec le Centre de Crise du SPF Intérieur et les deux exploitants concernés, à savoir Infrabel et la SNCB, est en voie de finalisation. Dès que je disposerai de l'avis du Centre de Crise sur cette liste, je pourrai procéder à la **désignation formelle des infrastructures critiques ferroviaires**.

D'ici fin 2015, la SNCB et Infrabel devront avoir bouclé leurs **Plans de Sécurité de l'Exploitant** pour chaque infrastructure critique désignée.

Je m'assurerai également que le **Service d'Inspection** qui doit contrôler le respect des dispositions législatives et réglementaires, créé au sein du SPF Mobilité

lijke en regelgevende bepalingen operationeel wordt en over de geschikte middelen beschikt om zijn opdracht naar behoren uit te voeren.

9.1.4. Goederenvervoer per spoor

• **Naar een Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer**

De evolutie van het internationale goederenvervoer heeft een groot belang voor de economie van ons land en vormt bijgevolg één van mijn prioriteiten.

Ik steun dan ook volmondig de door de Europese Verordening (EU) 913/2010 ingezette **ontwikkeling van de Europese spoorwegcorridors voor het goederenvervoer** en ik ben heel bijzonder verheugd over de erkenning die ons land internationaal geniet als drijvende kracht voor de ontplooiing van de drie corridors die ons grondgebied doorkruisen.

De corridors *Noordzee – Middellandse Zee en Rijn – Alpen* zijn operationeel sinds ongeveer twee jaar en worden intensief gebruikt voor de bediening van onze zee- en rivierhavens en van onze goederenterminals. Tegen 2020 zal de volledige ERTMS interoperabiliteit ervan een feit zijn en in dat opzicht is de samenwerking ter hoogte van de grenzen meer dan ooit onontbeerlijk.

In 2016 zal de corridor *Noordzee – Middellandse Zee*, die vandaag België met Nederland, Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg en Zwitserland verbindt, zich tot Londen uitstrekken en zo de markt van het Verenigd Koninkrijk aandoen.

Eind 2015 zal de corridor *Noordzee – Oostzee* eveneens operationeel zijn. Hij verbindt België met Polen, de Tsjechische Republiek en Litouwen. Voor die corridor blijft de verwezenlijking van de IJzeren Rijn een onbetwistbare grensoverschrijdende prioriteit. Samen met mijn administratie steun ik de studie die onlangs is opgestart door het Vlaams Gewest en uitgevoerd wordt in samenwerking met de betrokken nationale en regionale overheden van de drie landen. De resultaten van die studiezullen de hervatting van de gesprekken over **de reactivering van de IJzeren Rijn** ondersteunen.

Ik benadruk het belang van de voortzetting van onze inspanningen op het gebied van **de versterkte samenwerking die binnen de goederencorridors bestaat**, want die **komt rechtstreeks ten goede aan de Belgische industrie**, aan onze havens en terminals en meer algemeen aan het Belgische spoor. De operationele efficiëntie van de corridors moet niet meer worden aangetoond; bovendien zijn het toegangsdeuren

et Transports, soit opérationnel et dispose des moyens appropriés pour remplir correctement sa mission.

9.1.4. Fret ferroviaire

• **Vers un vrai réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif**

L'évolution du transport international de marchandises est très importante pour l'économie de notre pays et, par conséquent, l'une de mes priorités.

Je soutiens donc fermement le **développement des corridors ferroviaires européens pour le transport de marchandises**, initié par le règlement européen (EU) n° 913/2010 et je me réjouis tout particulièrement de la reconnaissance dont notre pays bénéficie sur la scène internationale pour son rôle moteur dans le déploiement des trois corridors qui traversent notre territoire.

Les corridors *Mer du Nord – Méditerranée et Rhin – Alpes* sont maintenant opérationnels depuis environ deux ans et sont utilisés de façon intensive pour la desserte de nos ports maritimes et fluviaux et de nos terminaux de fret. D'ici 2020, ils seront complètement interoperables en ERTMS et, à cet égard, la coopération au niveau des frontières est plus que jamais indispensable.

En 2016, le corridor *Mer du Nord – Méditerranée*, qui relie aujourd'hui la Belgique aux Pays-Bas, la France, le Grand-Duché du Luxembourg et la Suisse, s'étendra jusqu'à Londres et accèdera ainsi au marché du Royaume-Uni.

Fin 2015, le corridor *Mer du Nord – Mer Baltique* sera également opérationnel. Il relie la Belgique à la Pologne, la République Tchèque et la Lituanie. Pour ce corridor, la réalisation du Rhin d'Acier reste une priorité transfrontalière indéniable. Je soutiens, avec mon administration, l'étude récemment initiée par la Région flamande et réalisée avec la collaboration des autorités nationales et régionales concernées des trois pays. Les résultats de cette étude soutiendront la reprise des discussions sur **la réactivation du Rhin d'Acier**.

Je souligne l'importance de poursuivre nos efforts au niveau de **la coopération renforcée existante au sein des corridors de fret ferroviaire**, car elle **profite directement à l'industrie belge**, à nos ports et terminaux ainsi qu'au rail belge en général. L'efficacité opérationnelle des corridors n'est plus à démontrer, ils sont en outre des portes facilitant l'accès aux subsides européens, soutenant ainsi nos investissements dans

tot Europese subsidies en ondersteunen zij op die wijze onze investeringen in de Belgische infrastructuur en in de vloten die op die corridors sporen.

De intermodale kant van de spoorwegcorridors is ondertussen geïntegreerd in multimodale structuren, *Core Network Corridors* genaamd, die elk onder de leiding van een Europese coördinator staan. Als gevolg hiervan is de Europese dialoog niet alleen versterkt op het niveau van de spoorwegen, maar voortaan ook geïntegreerd met de overige Belgische en Europese modale partners.

Ik zal erop toezien dat ons land in 2016 en de komende jaren de rol van drijvende kracht blijft opnemen in de ontplooiing van de Europese spoorcorridors voor het goederenvervoer en in hun integratie binnen de multimodale *Core Network* van het trans-Europees vervoersnetwerk.

• **Gecombineerd en verspreid vervoer voor meer duurzaamheid**

Het goederenvervoer per spoor ondervindt sinds de crisis van 2008 nog steeds moeilijkheden inzake het behoud en het aantrekken van trafieken. In het bijzonder de segmenten van het binnenlands verspreid en gecombineerd vervoer staan onder druk wegens de concurrentie met het wegvervoer en het ontbreken van een “*level playing field*” tot nu toe. Tot eind 2014 bestonden subsidiemaatregelen voor deze segmenten.

Voor 2015 en 2016 waarborg ik de continuïteit van de subsidies voor verspreid en gecombineerd vervoer met een jaarlijks bedrag van 15 miljoen euro. De wet van 10 augustus 2015 tot verlenging van de steunmaatregelen aan het gecombineerd en verspreid vervoer voor de periode 2015-2016 bepaalt de modaliteiten voor de subsidiering.

Ik heb aan de FOD Mobiliteit en Vervoer de opdracht gegeven **een studie uit te voeren die de opportuniteit van een subsidiering na 2017 onderzoekt en voorstellen doet voor maatregelen die het spoorvervoer kunnen stimuleren.** De resultaten van de studie zullen in het najaar van 2016 gekend zijn. Deze studie zal de basis vormen voor een lange termijnvisie en concrete maatregelen, die aan de sector en zijn klanten zullen toelaten om hun lange termijnbeleid uit te stippelen.

• **De trein, veilige vervoersmodus voor gevaarlijke goederen**

Voor het vervoer van gevaarlijke goederen is de trein een veilige vervoersmodus, en moet hij dat ook blijven.

l'infrastructure belge et les flottes ferroviaires circulant sur ces corridors.

L'aspect intermodal des corridors ferroviaires est désormais intégré dans des structures multimodales, dénommées les *Core Network Corridors*, chacun dirigé par un coordinateur européen. Le dialogue européen est donc non seulement renforcé au niveau ferroviaire, mais aussi désormais intégré aux autres partenaires modaux belges et européens.

Je veillerai à ce que notre pays poursuive, en 2016 et au cours des années à venir, son rôle moteur dans le développement des corridors européens de fret ferroviaire et dans leur intégration dans le *Core Network* multimodal du réseau transeuropéen de transport.

• **Un transport combiné et diffus pour une plus grande durabilité**

Le transport de marchandises par rail, depuis la crise de 2008, continue à éprouver de grandes difficultés pour maintenir et attirer des trafics. Ce sont en particulier les segments du transport combiné et diffus intérieur qui sont sous pression en raison de la concurrence avec le transport par route et de l'absence d'un “*level playing field*” jusqu'à présent. Jusque fin 2014, ces segments bénéficiaient de mesures de subvention.

Pour 2015 et 2016, je garantis la continuité des subsides au transport combiné et diffus pour un montant de 15 millions d'euros par an. La loi du 10 août 2015 portant prolongement des mesures de soutien au transport combiné et au transport diffus pour la période 2015-2016 définit les modalités du subventionnement.

J'ai chargé le SPF Mobilité et Transports de réaliser **une étude pour examiner l'opportunité d'un subventionnement au-delà de 2017 et formuler des propositions de mesures susceptibles de stimuler le transport ferroviaire.** Les résultats de l'étude seront connus à l'automne de 2016. Cette étude constituera la base pour une vision à long terme et des mesures concrètes, qui permettront au secteur et à ses clients d'élaborer leur stratégie à long terme.

• **Le train, mode de transport sûr pour le transport de marchandises dangereuses**

Le train constitue un mode de transport sûr pour le transport de marchandises dangereuses, et doit le rester.

De regelgeving voor het spoor is gebaseerd op internationale regelgeving, waarvan een groot deel gemeenschappelijk is voor de verschillende vervoersmodi. De FOD Mobiliteit en Vervoer bereidt in mijn opdracht een **aanpassing van de wetgeving** voor het vervoer van gevaarlijke goederen via het spoor voor, een materie die exclusief federale bevoegdheid blijft. In het voorjaar van 2016 zal ik de regering een ontwerp van koninklijk besluit over deze materie voorleggen.

Daarnaast zullen mijn diensten deelnemen aan de voorbereiding van een **samenwerkingsakkoord** in overleg met de gewestelijke autoriteiten in een werkgroep die werd opgericht na de regionalisering in uitvoering van de zesde staatshervorming. Het doel is de coherentie garanderen tussen de verschillende transportmodi, zowel wat betreft de regelgeving en de toepassing ervan, als wat betreft de vertegenwoordiging van België bij de internationale instanties. Nauw overleg is immers nodig om de intermodaliteit in het vervoer van gevaarlijke stoffen te verzekeren, ongeacht het bevoegde overheidsniveau (de federale overheid voor het spoor, het luchtverkeer en het maritiem vervoer; de Gewesten voor de weg en de binnenlandse vaart).

9.1.5. Infrastructuurvergoeding

• Een geoptimaliseerde tarifiering ten gunste van de ontwikkeling van het spooraanbod

Ik wil de vergoeding voor het gebruik van de spoorinfrastructuur optimaliseren zodat ze geen rem vormt voor de ontwikkeling van het spooraanbod, zowel van het reizigersvervoer als van het goederenvervoer.

Die herziening zal gebeuren binnen het kader van de voorschriften van *richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte*, zoals omgezet in de Spoorcodex, en in overeenstemming met *uitvoeringsverordening 2015/909 van de Commissie van 12 juni 2015 betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien*, welke rechtsreeks toepasselijk is in het Belgische recht.

De aanpassing van de huidige financieringsmethodes mag evenwel de financiële leefbaarheid van Infrabel en van de NMBS niet aantasten en zal geen aanleiding geven tot consolidatie van de schuld van Infrabel.

In de studie met het oog op de optimalisatie van de vergoeding voor het gebruik van de spoorinfrastructuur, die de FOD Mobiliteit en Vervoer in 2015 op mijn verzoek heeft uitgevoerd, worden interessante pistes voorgesteld voor een gedifferentieerde, rationelere en transparante

La réglementation pour le rail est basée sur une réglementation internationale, dont une grande partie est commune pour les différents modes de transport. Le SPF Mobilité et Transports prépare, à ma demande, une adaptation de la réglementation pour le transport de marchandises dangereuses par le rail, une matière qui demeure une compétence exclusivement fédérale. Je présenterai un projet d'arrêté royal concernant cette matière au gouvernement au printemps 2016.

En parallèle, mes services participeront à la préparation d'un **accord de coopération** en concertation avec les autorités régionales au sein d'un groupe de travail qui a été créé après la régionalisation en exécution de la Sixième réforme de l'État. L'objectif est de garantir la cohérence entre les différents modes de transport, à la fois en ce qui concerne la réglementation et l'application de celle-ci et en ce qui concerne la représentation de la Belgique auprès des instances européennes. Une concertation rapprochée est en effet nécessaire en vue d'assurer l'intermodalité dans le transport de matières dangereuses quel que soit le niveau de pouvoir compétent (le fédéral pour le rail, l'aérien et le maritime; les régions pour la route et la navigation intérieure).

9.1.5. Redevance d'infrastructure

• Une tarification optimisée au bénéfice du développement de l'offre ferroviaire

Je souhaite optimiser la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire afin qu'elle ne constitue pas un frein au développement de l'offre ferroviaire, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises.

Cette révision s'inscrira dans le cadre du prescrit de la *directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen* tel que transposée dans le Code ferroviaire, et en conformité au *règlement d'exécution 2015/909 de la Commission du 12 juin 2015 concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire*, directement applicable en droit belge.

L'adaptation des méthodes de financement actuelles ne peut toutefois préjudicier la viabilité financière d'Infrabel et de la SNCB et ne donnera pas lieu à la consolidation de la dette d'Infrabel.

L'étude visant l'optimisation de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, réalisée par le SPF Mobilité et Transports à ma demande en 2015, propose des pistes intéressantes pour une tarification différenciée, plus rationnelle et transparente. Cette étude est

tarifiering. Die studie vormt een nuttige aanvulling op de studies die al door de infrastructuurbeheerder werden uitgevoerd.

9.1.6. *Spoorwegstatistieken en open data*

• **Relevante en betrouwbare gegevens inzake het spoorvervoer**

Een goede voorbereiding van het te voeren beleid vereist gegevens en een professionele modelvorming inzake de reizigers- en goederenstromen, en het spoorverkeer. Betrouwbare gegevens vervullen een belangrijke rol wanneer doelstellingen moeten worden bepaald en efficiënte maatregelen moeten worden genomen, niet alleen in het kader van afspraken op het gebied van de beheerscontracten, maar ook bij de voorbereiding van het beleid op verschillende beleidsniveaus, bij de harmonisatie van de vervoersplannen van de gewestelijke maatschappijen en bij de stimulering van initiatieven vanwege partners zoals diensten voor gedeelde fietsen of wagens, bijvoorbeeld Villo! en Cambio.

De NMBS en Infrabel bekleden een bevoorrechte positie die het hen mogelijk maakt om die basisgegevens te verzamelen en te gebruiken om hun eigen beleid te oriënteren. Het is voor overheidsondernemingen niet meer dan normaal dat ze die gegevens, op basis van duidelijke afspreken, voldoende gedetailleerd en in functie van de behoeften, ter beschikking stellen van de voogdijoverheid en van de maatschappij in haar geheel om, bijvoorbeeld, de voorbereiding van een mobiliteitsbeleid op verschillende niveaus en een goede beheersing van de beheerscontracten mogelijk te maken.

In het kader van het platform Intermodaliteit zal ik ervoor pleiten dat dergelijke gegevensuitwisseling een veralgemeende praktijk wordt tussen de gewestelijke en federale actoren inzake mobiliteit.

De huidige meetmethodes, bijvoorbeeld om het aantal reizigers te bepalen, zijn aan een evaluatie toe en moeten desgevallend worden aangepast aan de technologische en maatschappelijke ontwikkelingen zodat een betere opvolging kan worden verzekerd. Immers, in Nederland kan bijvoorbeeld worden vastgesteld dat het globale ticketingsysteem voor gans het openbaar vervoer het ook mogelijk maakt om zeer nauwkeurige cijfers te bekomen over het gebruik van de verschillende vervoeren.

Ik wil dat de NMBS zich ertoe verbindt om **de relevante gegevens ter ondersteuning van het vervoerbeleid** beschikbaar te stellen voor de verschillende beleidsniveaus, alsook voor de gewestelijke vervoersmaatschappijen.

venue compléter utilement les études déjà réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

9.1.6. *Statistiques ferroviaires et open data*

• **Données pertinentes et fiables sur le transport ferroviaire**

Une bonne préparation de la politique à suivre a besoin de données et d'une modélisation professionnelle des flux de voyageurs et de marchandises, ainsi que du trafic ferroviaire. Des données fiables jouent un rôle important lorsqu'il faut définir des objectifs et prendre des mesures efficaces, non seulement dans le cadre d'accords au niveau des contrats de gestion, mais aussi quand il s'agit de préparer la politique à différents niveaux de pouvoir, d'harmoniser les plans de transport des sociétés régionales et de favoriser les initiatives de partenaires tels que les services de vélos ou de voitures partagés comme Villo! et Cambio.

La SNCB et Infrabel occupent une position privilégiée, leur permettant de récolter ces données de base et de les utiliser pour orienter leurs politiques. Rien de plus normal, pour des entreprises publiques, de mettre ces données à la disposition de l'autorité de tutelle et de la société dans son ensemble, sur la base de conventions claires, d'une façon suffisamment détaillée et en fonction des besoins afin de permettre, par exemple, une préparation d'une politique de mobilité à différents niveaux et une bonne maîtrise des contrats de gestion.

Dans le cadre de la plateforme d'intermodalité, je plaiderai pour que cet échange de données soit une pratique généralisée entre les acteurs régionaux et fédéraux de la mobilité.

Les méthodes de mesure actuelles, par exemple pour déterminer le nombre de voyageurs, doivent être évaluées et, le cas échéant, adaptées aux évolutions technologiques et sociétales afin qu'un meilleur suivi puisse être assuré. En effet, on peut constater aux Pays-Bas, par exemple, que le système de ticketing global pour l'ensemble des transports en commun permet aussi d'obtenir des chiffres très précis quant à leur utilisation.

Je souhaite que la SNCB s'engage à mettre à disposition **les données pertinentes permettant de soutenir la politique des transports** aux différents **niveaux de pouvoir**, ainsi qu'aux sociétés régionales de transport.

• *Vrije gegevens – open data*

Dankzij de recente evolutie op het gebied van smartphone- en internetapplicaties kunnen de reizigers over juiste en geactualiseerde informatie beschikken om hun verplaatsingen in te plannen en uit te voeren (parkeerplaatsen, vertrekuren, aansluitingen, enzovoort). Hiervoor wordt meer en meer gerekend op door de openbare vervoersmaatschappijen leverbare “**vrije gegevens**” om een reis op voorhand te kunnen inplannen en/of gaandeweg te kunnen herplannen.

Ik zal erop toezien dat de NMBS en, voor zover van toepassing, ook Infrabel de relevante gegevens beschikbaar stellen voor de reiziger, inclusief het verlenen van toegang tot de *real time* gegevens.

9.1.7. *De Spoorcodex wordt geactualiseerd*

In het kader van de laatste wijziging van de Spoorcodex, op 15 juni 2015, hebben wij richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte omgezet.

Het Europees regelgevend kader evolueert echter voortdurend en een nieuwe aanpassing van de Codes is noodzakelijk geworden.

In het voorjaar van 2016 zal ik een nieuw wetsontwerp tot wijziging van de Spoorcodex aan de wetgevende kamers voorleggen dat enerzijds de correcte toepassing van de Europese verordeningen tot uitvoering van voornoemde richtlijn moet mogelijk maken, onder meer op het gebied van de vergunningen van spoorwegonderneming, maar anderzijds ook rekening moet houden met de ervaringsfeedback vanuit de sector en een oplossing moet bieden voor bepaalde problemen die op het terrein worden ervaren met de nu vigerende wet.

9.1.8. *Openstelling van de markt van het reizigersvervoer*

Met betrekking tot de openstelling van de markt kwam het op 8 oktober II. tot een akkoord binnen de Raad van ministers van Vervoer van de Europese Unie over de politieke pijler van het vierde spoorwegpakket. Krachtens de inhoud van dit akkoord moet onder andere:

— worden overgegaan tot de volledige openstelling van het reizigersvervoer aan de concurrentie, dit tegen uiterlijk 2026;

— de gunning via offerteaanvraag van de openbare dienstverleningscontracten veralgemeend worden, waarbij de mogelijkheid wordt gelaten aan de lidstaten

• *Données libres – open data*

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

Je veillerai à ce que la SNCB et, si approprié également Infrabel, mettent à disposition les données pertinentes pour le voyageur, en ce compris l'accès aux données *real time*.

9.1.7. *Le Code ferroviaire actualisé*

Dans le cadre de la dernière modification du Code ferroviaire, datant du 15 juin 2015, nous avons transposé la directive européenne 2012/34/EU établissant un espace ferroviaire unique européen.

Le cadre réglementaire européen est toutefois en constante évolution et une nouvelle adaptation du Code est devenue nécessaire.

Au printemps 2016, je présenterai aux chambres législatives un nouveau projet de loi modifiant le Code ferroviaire qui, non seulement, devra permettre la bonne application des règlements européens d'exécution de la directive précitée, notamment dans le domaine des licences d'entreprise ferroviaire, mais qui devra également tenir compte du retour d'expérience venant du secteur et remédier à certains problèmes rencontrés sur le terrain avec la loi actuellement en vigueur.

9.1.8. *Ouverture du marché du transport des voyageurs*

Concernant l'ouverture du marché, un accord a été obtenu le 8 octobre dernier au sein du Conseil des ministres des Transports de l'Union européenne, au sujet du pilier politique du 4e paquet ferroviaire. En vertu des termes de cet accord, il s'agira entre autres:

— de procéder à l'ouverture complète du transport de voyageurs à la concurrence, et ce au plus tard pour 2026;

— de généraliser la procédure d'attribution des missions de service public par voie d'appel d'offres tout en permettant aux États membres d'attribuer directement

om die rechtstreeks te gunnen gelet op de relevantie van die procedure tegenover hun nationale bijzonderheden.

Om de goedkeuring van de politieke pijler te bekrachtigen moet achteraf een interinstitutioneel akkoord worden gevonden in het kader van de trilogie, wat onderhandelingen tussen de Raad, de Europese commissie en het Europees parlement inhoudt. Gelet op het standpunt dat het Europees parlement in eerste lezing heeft ingenomen, zou de weg naar de goedkeuring van de politieke pijler van het vierde spoorwegpakket nog lang kunnen zijn. De standpunten van die instellingen verschillen immers op bepaalde fundamentele punten zoals de volumebegrenzing van de openbare dienstverleningscontracten, de bescherming van de werknemers, enzovoort.

Samen met mijn beleidscollega zal ik uiteraard zeer nauwlettend toezien op het vervolg van de Europese wetgevende procedure terzake en zal ik de nodige instructies blijven geven aan de Belgische delegatie om de belangen van België opperbest te verdedigen.

Met betrekking tot de technische pijler van het vierde spoorwegpakket werd op 17 juni 2015 een informeel akkoord bereikt tussen het Parlement, de Raad en de Commissie over gemeenschappelijke teksten. Dit akkoord moet geformaliseerd worden zodat die teksten in werking kunnen treden, waarschijnlijk begin 2016.

9.2. *Personeelsgerichte acties*

Om een hervorming kans op slagen te geven is het belangrijk dat degenen die instaan voor de uitwerking ervan erin geloven en er zich ervoor inzetten opdat ze werkelijkheid wordt op het terrein.

Naar aanleiding van de ontmoetingen die ik de jongste maanden heb gehad heb ik me gerealiseerd dat het spoorwegpersoneel potentieel en kwaliteit biedt. **Ik koester de ambitie om het opnieuw trots te maken als wilskrachtige en enthousiaste actor van de komende verandering.**

Hiertoe moet men **de durf hebben om het personeelsbeleid te moderniseren.**

9.2.1. *Hervorming van de wet van 1926*

Als aanzet tot de veranderingen zal ik binnenkort aan het parlement een **hervorming van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen** voorleggen.

Het ligt in mijn bedoeling om HR-Rail te responsabiliseren, inzonderheid voor het voeren van vorderingen

celles-ci compte tenu de la pertinence de cette procédure au regard de leurs spécificités nationales.

Afin d'entériner l'adoption du pilier politique, un accord interinstitutionnel devra ensuite être trouvé dans le cadre des trilogues, étape qui implique des négociations entre le Conseil, la Commission européenne et le Parlement européen. Compte tenu de la position adoptée en première lecture par le Parlement européen, le chemin pourrait encore être long avant l'adoption du pilier politique du 4^e paquet ferroviaire. En effet, les positions de ces institutions diffèrent sur certains points fondamentaux tels que le plafonnement du volume des contrats de service public, la protection des travailleurs, etc.

Je suivrai évidemment, avec ma cellule stratégique, de très près les suites de la procédure législative européenne en la matière et continuerai de donner les instructions nécessaires à la délégation belge afin de défendre au mieux les intérêts de la Belgique.

Concernant le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire, un accord informel a été atteint le 17 juin 2015 entre le Parlement, le Conseil et la Commission sur des textes communs. Cet accord devra être formalisé afin que ces textes puissent entrer en vigueur, probablement au début de l'année 2016.

9.2. *Actions orientées personnel*

Pour réussir une réforme, il importe que celles et ceux qui sont appelés à la mettre en œuvre y croient et s'investissent pour en faire une réalité sur le terrain!

Lors de mes rencontres de ces derniers mois, j'ai pu réaliser le potentiel et la qualité du personnel des chemins de fer. **Mon ambition est de leur rendre leur fierté pour en faire des acteurs volontaires et enthousiastes du changement à venir.**

Pour y parvenir, il faudra **oser moderniser la gestion du personnel des chemins de fer.**

9.2.1. *Réforme de la loi de 1926*

Pour stimuler les changements, je proposerai sous peu au Parlement une **réforme de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges.**

Mon intention est de responsabiliser HR Rail pour mener notamment des avancées sur un certain nombre

op een aantal punten zoals het opnemen van de beginselen van motivatie en valorisatie in de verschillende humanresourcemanagement-processen (daar waar vandaag enkel anciënniteit een rol speelt in dit proces), het nadenken over de flexibiliteit van de uurroosters en het thuiswerk, de overdracht van de spoor *know how* **via de spooracademie**, de hervorming van de evaluatieregels waarin de resultaten centraal staan, de herziening van de premiemechanismen, de implementatie van een mobiliteitsbeleid, het stimuleren van interne communicatie en een harmonieuze samenwerking tussen de generaties, enzovoort.

9.2.2. *Nieuw sociaal akkoord*

Ik zal ook aandachtig toezien op het slagen van de **onderhandeling van een nieuw sociaal akkoord**, dat in lijn ligt met de hoofdprincipes van de hervorming. Elke partij moet enerzijds de nodige inspanningen leveren om de productiviteit op te drijven van beide overheidsondernemingen en anderzijds verzekeren dat het Belgische spoorwegstelsel op termijn overleeft en zorgen voor een werkomgeving die de spoorwegwerker valoriseert en goed verricht werk erkent. Parallel hiermee moeten de door Infrabel en de NMBS voorgestelde bedrijfsplannen een verbeterdoelstelling van de globale productiviteit met 4 % per jaar garanderen. . De buitenlandse goede praktijken die ik in mijn strategische visie naar voren heb geschoven moeten worden onderzocht, onder meer alle maatregelen die betrekking hebben op administratieve vereenvoudiging, procesautomatisering, verhoogde flexibiliteit van de werktijden, aanwending van onderhoudsmodellen voor rollend materieel of van efficiëntere productiemodi, zoals de “one man car” voor de voorstedelijke en landelijke verbindingen.

9.2.3. *Gegarandeerde dienst*

Mocht ik tot slot vaststellen dat het lopend sociaal overleg binnen de spoorwegen over de **organisatie van een gegarandeerde minimumdienst** eind 2015 geen uitkomst heeft geboden zal ik de zaak overnemen om aan de regering een wetgevend initiatief voor te leggen onder de vorm van een evenwichtig mechanisme dat zowel het stakingsrecht eerbiedigt als de vrijheid garandeert om onbelemmerd naar school of naar het werk te gaan.

9.3. *Acties gericht op de belastingbetaler*

Mijn strategische doelstelling gericht op de belastingbetaler is dat de overheidsondernemingen Infrabel en de NMBS zich door een gezond financieel beheer en een verantwoordelijke bedrijfsvoering onderscheiden.

de points tels que: l'intégration des principes de motivation et de valorisation dans les différents processus de gestion des ressources humaines (alors qu'aujourd'hui, la seule ancienneté joue un rôle dans ce processus), la réflexion sur la flexibilité des horaires et le travail à domicile, la transmission du savoir-faire ferroviaire **via l'académie du rail**, la refonte des règles d'évaluation centrées sur les résultats, la révision des mécanismes de primes, la mise en œuvre d'une politique de mobilité, la stimulation de la communication interne et de la collaboration harmonieuse entre les générations, etc.

9.2.2. *Nouvel accord social*

Je serai également attentive à ce que la **négociation d'un nouvel accord social**, en phase avec les grands principes de la réforme puisse aboutir. Il conviendra que chaque partie réalise, d'une part, les efforts nécessaires pour augmenter la productivité des deux entreprises publiques tout en garantissant, d'autre part, la survie à terme du système ferroviaire belge et un environnement de travail qui valorise le cheminot et reconnaisse le travail bien fait. En parallèle, les plans d'entreprise proposés par Infrabel et la SNCB devront garantir un objectif d'amélioration de la productivité globale de 4 % par an. Les bonnes pratiques étrangères que j'ai mises en exergue dans ma vision stratégique, devront être étudiées, notamment toutes les mesures qui portent sur la simplification administrative, l'automatisation des processus, la flexibilité accrue des temps de travail, l'utilisation de modèles de maintenance du matériel roulant ou de modes de production plus efficaces, comme le recours au “one man car” pour les liaisons suburbaines et rurales.

9.2.3. *Service garanti*

Enfin, si je devais constater que la concertation sociale en cours au sein des chemins de fer quant à l'**organisation d'un service minimum garanti** n'a pas abouti à la fin de 2015, je reprendrai la main pour proposer au gouvernement une initiative législative sous forme d'un mécanisme équilibré respectant à la fois le droit de grève tout en garantissant la liberté de chacun de se rendre sans entrave à l'école ou au travail.

9.3. *Actions orientées contribuable*

Mon objectif stratégique orienté contribuable est de garantir que les entreprises publiques, Infrabel et la SNCB, se distinguent par une gestion financière saine et une conduite sociétale responsable.

Om die doelstelling te halen tegen 2019 zal ik rond de drie volgende assen handelen:

- gezonde financiën en gestabiliseerde schuld;
- de Staat als strateeg en arbiter;
- **de professionalisering van de beheercyclus van projecten.**

Alvorens hieronder dieper in te gaan op die assen en de acties in dat verband sta ik even stil bij mijn voornemen om heel binnenkort een wetsontwerp in te dienen dat de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven wijzigt...

• De wet van 21 maart 1991 wordt in overeenstemming gebracht met de Europese spoorregels, waardoor mijn strategische visie kan gerealiseerd worden

Het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische bedrijven beoogt de uitvoering van mijn strategische visie voor het spoor in België, zoals op 10 juli ll. voorgesteld in de Kamercommissie Infrastructuur.

Er zal onder meer moeten worden voorzien in de aanwijzing van leden voor de raad van bestuur van de NMBS en Infrabel die beantwoorden aan de in het Wetboek van vennootschappen opgenomen criteria van onafhankelijkheid en professionalisme (waaronder betrouwbaarheid) en in de verankering van het juridisch bestaan van de Investeringscel. Deze cel en het platform Intermodaliteit zullen ook het voorwerp van een samenwerkingsakkoord met de Gewesten moeten uitmaken.

9.3.1. *Gezonde financiën en gestabiliseerde schuld*

Een strikt budgettair kader

Naar aanleiding van de herstructurering van de NMBS-Groep in januari 2005 nam de Staat een schuld van liefst 7 miljard euro over, eerst via het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, daarna (voor het bestaande saldo op 1 januari 2009) rechtstreeks via consolidatie met de overheidsschuld. In de beheerscontracten 2008-2012 werd aan de drie bedrijven opgelegd om de geconsolideerde financiële schuld van de Groep te stabiliseren op het niveau van juni 2008.

Het minste dat men kan zeggen is dat die, voor de belastingbetaler, drastische maatregelen en die contractuele verplichtingen geen uitwerking hebben gehad vermits de gecumuleerde schuld van beide bedrijven opnieuw meer dan 4 miljard euro bedraagt.

En vue d'atteindre cet objectif d'ici 2019, je travaillerai selon les trois axes suivants:

- des finances saines et une dette stabilisée;
- l'État stratège et arbitre;
- **la professionnalisation du cycle de gestion des projets.**

Avant de développer ci-dessous plus en détail ces axes et les actions y relatives, je m'arrête un instant sur mon intention de déposer très prochainement un projet de loi modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

• La loi du 21 mars 1991 rendue conforme aux règles ferroviaires européennes, permettant la réalisation de ma vision stratégique

Le projet de loi modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques vise à exécuter ma vision stratégique pour le rail belge telle que présentée le 10 juillet dernier en Commission infrastructure de la Chambre.

Il s'agira notamment de prévoir la désignation de membres du Conseil d'administration de la SNCB et d'Infrabel qui répondent aux critères d'indépendance et de professionnalisme (dont la confidentialité) repris dans le code des sociétés et d'assurer l'existence juridique de la cellule d'investissement. Celle-ci ainsi que la plateforme d'intermodalité devront également faire l'objet d'un accord de coopération avec les Régions.

9.3.1. *Finances saines et dette stabilisée*

• Un cadre budgétaire rigoureux

A l'occasion de la restructuration du Groupe SNCB en janvier 2005, l'État a repris pas moins de 7 milliards d'euros de dette, d'abord via le Fonds de l'Infrastructure Ferroviaire, ensuite, pour le solde au premier janvier 2009, directement par consolidation avec la dette nationale. Les contrats de gestion 2008-2012 imposaient aux trois sociétés de stabiliser la dette financière consolidée du Groupe au niveau de juin 2008.

Le moins que l'on puisse dire est que ces mesures draconiennes pour le contribuable et ces engagements contractuels n'ont pas produit leurs effets, car la dette cumulée des deux sociétés dépasse à nouveau 4 milliards d'euros.

Van mijn kant ben ik vastberaden om beide overheids-ondernemingen ertoe te brengen een einde te maken aan die uit de hand lopende trend en de financiële toestand van onze openbare spoorwegmaatschappijen eens en voor goed effectief gezond te maken.

Mijn strategische visie voor het spoor in België en onderhavige nota bevatten **tal van acties die de schuld beogen te stabiliseren en te verminderen. Bovendien zullen** de nieuwe beheerscontracten die de Staat straks zal sluiten met beide bedrijven ruime aandacht besteden aan de doelstellingen die moeten worden gehaald en aan de in te stellen mechanismen.

Het sluitstuk van mijn beleid tot sanering van de financiën van beide bedrijven bestaat in het opmaken van **een strikt, transparant en gewaarborgd budgettair kader.**

Vertrekkende van de budgettaire enveloppes die de regering vooraf zal vastleggen, wordt de opmaak van dit kader het resultaat van de werkzaamheden en onderhandelingen met betrekking tot het **meerjareninvesteringsplan**, de **beheerscontracten**, de **bedrijfsplannen** en het **vervoersplan 2017** van de NMBS, vier pijlers die **één geheel vormen** en noodzakelijkerwijs **in lijn met elkaar** moeten zijn **over de periode 2015-2019** en daarna.

Ik kom niet meer terug op de elders in dit hoofdstuk behandelde talloze acties die een efficiënte en strikte aanwending van het overheidsgeld ten dienste van de burgers beogen; wel vermeld ik de denkoefening over **de rationalisatie en de valorisatie van de onroerende goederen** van beide ondernemingen, die momenteel samen met de bestuurders van de NMBS en van Infrabel wordt gevoerd door mijn ploeg. Een volledige inventaris is in opmaak en in de loop van 2016 zal ik meedelen naar de regering toe over de opportuniteiten van overdracht en verkoop, die zullen kunnen bijdragen tot een verlichting van de schuld en tot een vermindering van de kosten voor de instandhouding van dergelijke activa.

• **Gezonde dochterondernemingen die een meerwaarde bieden voor de klant**

De audit van enkele dochterondernemingen van de openbare spoorwegmaatschappijen die ik in 2015 heb laten uitvoeren heeft mij gesterkt in de wil om die dochterondernemingen te rationaliseren waarvan het maatschappelijk doel te ver afwijkt van, laat staan geen verband meer heeft met de *core business* van hun moedermaatschappijen, namelijk een kwaliteitsvolle dienst naar hun klanten toe.

Je suis pour ma part déterminée à amener les deux entreprises publiques à stopper cette hémorragie et à assainir effectivement, une fois pour toute, la situation financière de nos entreprises publiques ferroviaires.

Ma vision stratégique pour le rail en Belgique et la présente note contiennent **une multitude d'actions visant à stabiliser et à réduire la dette**. De plus, les nouveaux contrats de gestion que l'État conclura bientôt avec les deux sociétés consacreront beaucoup d'attention aux objectifs à atteindre et aux mécanismes à mettre en place.

La clé de voûte de ma politique visant à assainir les finances des deux entreprises consiste en l'établissement d'**un cadre budgétaire rigoureux, transparent et garanti**.

L'établissement de ce cadre sera le résultat, en partant des enveloppes budgétaires préalablement définies par le gouvernement, des travaux et négociations relatifs au **plan pluriannuel d'investissement**, aux **contrats de gestion**, aux **plans d'entreprise** et au **plan de transport 2017** de la SNCB, ces quatre piliers **formant un tout** et devant être forcément **en phase sur la période 2015-2019** et au-delà.

Sans revenir sur la multitude d'actions traitées ailleurs dans le présent chapitre, qui visent l'utilisation efficace et rigoureuse de l'argent public au service des citoyens, je vous fais part de la réflexion que mène mon équipe, ensemble avec les dirigeants de la SNCB et d'Infrabel, sur **la rationalisation et la valorisation du patrimoine immobilier** des deux sociétés. Un inventaire complet est en cours d'établissement et au cours de l'année 2016, je communiquerai au gouvernement sur les opportunités de cession et de vente, qui pourront contribuer à alléger la dette et à réduire les coûts de maintien en état de ce type d'actifs.

• **Des filiales saines avec valeur ajoutée pour le client**

L'audit des activités de quelques filiales des entreprises publiques ferroviaires que j'ai fait réaliser en 2015, a renforcé ma volonté de rationaliser les filiales dont l'objet social est trop éloigné, voire n'ayant plus aucun lien avec ce qu'est le *core business* de leurs entreprises-mères, à savoir offrir un service de qualité à leurs clients.

Infrabel en de NMBS moeten dus de activiteiten van hun dochterondernemingen herzien om die opnieuw op die *core business* te richten. Ze zullen een einde maken aan de activiteiten van de dochterbedrijven die geen meerwaarde inhouden voor de klant en de internationale commerciële activiteiten ervan maximaal beperken.

Ik heb aan de NMBS en Infrabel gevraagd om toe te zien op een gedetailleerde rapportering over de activiteiten van de dochterbedrijven naar de moedermaatschappijen toe, waardoor de bestuursorganen hiervan nader kunnen toezien op hun dochterondernemingen en tijdig kunnen handelen.

• *Professioneel en verantwoord management*

Het omzetten van mijn strategische visie voor het spoor in de praktijk vereist een **sterk management** dat ongeremd, en samen met zijn leidinggevend kaderpersoneel en gans het personeel, kan inzetten op een overgangsbeleid naar meer moderne overheidsondernemingen, die de klant centraal stellen in hun bekommernissen en zich zo een grotere duurzaamheid verzekeren in een sector die stapsgewijs aan de concurrentie wordt opengesteld. Ik wil een *corporate governance* instellen die in verhouding staat tot de uitdagingen.

Ik zal er eveneens op toezien dat **de bestuursorganen** van de NMBS, van Infrabel en van hun dochterbedrijven **zich schikken naar de beginselen van corporate governance en van verantwoord besturen**, meer bepaald naar de *gedragscode van de OESO inzake ondernemingsbestuur (over het belang van het verantwoord besturen van openbare ondernemingen)*. De ondernemingen en hun dochterbedrijven zullen ook een ethische gedragscode voor bestuurders en personeel naleven.

De aanwezigheid van **onafhankelijke bestuurders** in de raden van bestuur van beide overheidsondernemingen en hun dochterbedrijven wordt een ander sleutelement van de versterking en de dynamisering van de *corporate governance*. Zoals reeds aangegeven zal ik in die zin een wijziging voorstellen van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Ik zal erop toezien dat HR-Rail snel overgaat tot de aanpassing van het **selectie- en aanwervingsproces voor de betrekkingen van het leidinggevend kader**, zowel van de NMBS en van Infrabel als van hun dochterondernemingen, zodat het meer **berust op ervaring en bekwaamheid**. Het variabele gedeelte van de lonen van

Infrabel et la SNCB doivent donc revoir les activités de leurs filiales pour les recentrer sur leur *core business*. Elles mettront fin aux activités des filiales qui ne présentent pas de plus-value pour le client et limiteront au maximum les activités commerciales internationales.

J'ai demandé à la SNCB et à Infrabel de veiller à ce qu'un reporting détaillé sur les activités des filiales vers leurs maisons-mères soit assuré, permettant aux organes de gestion de ces dernières de suivre de plus près leurs filiales et d'agir à temps.

• *Un management professionnel et responsable*

Pour mettre en pratique ma vision stratégique pour le rail, il faut un **management fort** qui peut s'engager sans retenue, avec ses cadres dirigeants et l'ensemble de son personnel, dans une politique de transition vers des entreprises publiques plus modernes, qui mettent le client au centre de leurs préoccupations et qui se garantissent ainsi une meilleure pérennité dans un secteur qui s'ouvre graduellement à la concurrence. Je veillerai à ce que les entreprises mettent en place un *corporate governance* qui soit en adéquation avec les défis à relever.

Au niveau **des organes de gestion** de la SNCB, d'Infrabel et de leurs filiales, je veillerai également à ce qu'ils **se conforment dans les meilleurs délais aux principes de corporate governance et de conduite responsable** et, en particulier, aux *lignes directrices de l'OCDE sur le gouvernement d'entreprise des entreprises publiques*. Les entreprises et leurs filiales respecteront également un code d'éthique des affaires pour les administrateurs et le personnel.

La présence d'**administrateurs indépendants** dans les conseils d'administration des deux entreprises publiques et de leurs filiales, sera un autre élément-clé du renforcement et de la dynamisation du *corporate governance*. Comme déjà signalé, je proposerai dans ce sens une modification de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Je veillerai à ce que HR Rail adapte rapidement le **processus de sélection et d'engagement aux postes de cadre dirigeant**, tant de la SNCB que d'Infrabel et leurs filiales, pour qu'il soit davantage **basé sur l'expérience et la compétence**. La partie variable des salaires de ces cadres dirigeants sera liée à des indicateurs de

dit leidinggevend kaderpersoneel wordt aan prestatie-indicatoren verbonden. Het komende beheerscontract zal het kader bepalen waarin de indicatoren zullen worden omschreven.

Tot slot zullen de bestuursorganen van beide ondernemingen en van hun dochterbedrijven erop toezien dat er, zowel op hun niveau als op het niveau van de algemene directies en van andere diensten van strategisch belang, **stevige interne mechanismen worden ingesteld om risico's te kunnen identificeren en bedwingen.**

Als bijkomend effect van die professionalisering en responsabilisering van de *corporate governance* en van het leidinggevend kaderpersoneel van de ondernemingen en van hun dochterbedrijven verwacht ik dat een **meer gematigd en rationeel beleid van beroep op externe expertise** wordt gevoerd en dat de desbetreffende uitgaven drastisch worden verminderd. Die maatregel sluit in de toekomst de *outsourcing* niet uit van bepaalde aanverwante functies die een vaststaand economisch belang zouden vertonen.

9.3.2. De Staat als strateeg en arbiter

• Een platform Intermodaliteit

Die actie heb ik al aangehaald in het hoofdstuk “*klant-gerichte acties*” van onderhavige nota. Mijn wil strookt volkomen met mijn doelstelling om de Staat (opnieuw) werkelijk zijn rol van strateeg en arbiter te laten spelen zonder, dat spreekt voor zich, zijn bevoegdheden te buiten te gaan, zoals die uit de opeenvolgende staats-hervormingen voortvloeien.

Dit platform beoogt onder meer de totstandkoming in de hand te werken van een langetermijnvisie voor een geïntegreerd mobiliteitsbeleid tussen de federale overheid en de Gewesten.

• Rationeel en klantgericht investeringsplan , aangevuld met een gemoderniseerd en versterkt uitvoeringsmonitoring

Het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 is niet meer aangepast aan de context van vandaag. **Deze regering wil betere garanties inzake de juistheid van de investeringskeuzes en inzake hun samenhang.**

Met betrekking tot de juistheid van de keuzes heb ik een investeringscel opgericht die een stelselmatige analyse uitvoert, met een beslissingsondersteunend

performance. Le prochain contrat de gestion fixera le cadre dans lequel ces indicateurs seront définis.

Enfin, les organes de gestion des deux entreprises et de leurs filiales, veilleront à ce que soit mis en place, à leur niveau ainsi qu'à celui des directions générales et autres services d'importance stratégique, de **solides mécanismes internes permettant d'identifier et de maîtriser les risques.**

J'attends de cette professionnalisation et responsabilisation du *corporate governance* et des cadres dirigeants des entreprises et leurs filiales, comme effet corollaire, la mise en place d'une **politique plus mesurée et rationnelle de recours à l'expertise externe** et une réduction drastique des dépenses y relatives. Cette mesure n'exclut pas l'externalisation à l'avenir de certaines fonctions corollaires qui présenteraient un intérêt économique certain.

9.3.2. L'État stratege et arbitre

• Une plateforme d'intermodalité

J'ai déjà abordé cette action dans le chapitre de cette note consacré aux actions orientées *client*. Ma volonté cadre pleinement avec mon objectif de permettre à l'État de (re)jouer réellement son rôle de stratege et d'arbitre, sans outrepasser, cela va de soi, les limites de ses compétences découlant des réformes successives de l'État.

Cette plate-forme vise notamment à faciliter l'émergence d'une vision à long terme pour une politique de mobilité intégrée entre le fédéral et les régions.

• Un plan d'investissements rationnel et orienté client et un monitoring d'exécution modernisé et renforcé

Le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 n'est plus adapté au contexte d'aujourd'hui. **Le présent gouvernement veut de meilleures garanties sur la justesse des choix des investissements et sur leur concordance.**

En ce qui concerne la justesse des choix, j'ai mis en place **une cellule d'investissement** qui procède à une analyse systématisée, avec un outil d'aide à la décision,

instrument, van alle investeringsprojecten die door de NMBS en Infrabel worden overwogen of door de Gewesten worden voorgesteld.

De cel zal van blijvende aard zijn vermits ze eveneens zal instaan voor de opvolging van de investeringsplannen die wij zullen goedkeuren, en wordt op **twee niveaus** georganiseerd: een **administratief** niveau met de bevoegde gewestelijke en federale administraties, alsook de NMBS en Infrabel, onder de coördinatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer, en een **politiek** niveau, met onder meer de kabinetten van de betrokken gewestelijke en federale ministers.

Tevens waakt de cel over de samenhang van de investeringen van de NMBS en van Infrabel die in het meerjarenplan opgenomen zijn (en zal ze daar gedurende de implementatie van het plan voortdurend over waken) en ziet ze erop toe dat die investeringen samen bijdragen tot de *klantgerichte* doelstelling die deze regering naar voren wordt geschoven. **De tijd van onnodige uitgaven is voorbij.**

Een van de wezenlijke strategische thema's waarover de investeringscel zich zal moeten buigen betreft de verzadiging en de regelmaat van de Noord-Zuidverbinding. In het verleden werden verscheidene opties voor een nieuwe zware infrastructuur voorgesteld en in overweging genomen, waarvan de kostprijs onbetaalbaar lijkt. Het ETCS zou het perspectief van de automatische treinbesturing (ATO) kunnen inleiden, waardoor de reëel beschikbare capaciteit en de regelmaat van de bestaande infrastructuur kunnen worden verhoogd. Ik zal aan de NMBS en aan Infrabel vragen om de middelen die door de Europese Commissie werden toegekend voor de problematiek van de Noord-Zuidverbinding, te besteden aan het diepgaand en volkomen voorbehoudloos onderzoek van die optie in het bijzonder, zich daarbij onder meer baserend op buitenlandse ervaringen, en om een concreet, gedetailleerd en in de tijd gepland voorstel voor te leggen.

Met een gezond beheer van de overheidsfinanciën voor ogen zal ik met mijn administratie de stappen verderzetten die erop gericht zijn **de Europese medefinancieringen voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk te maximaliseren**. In 2015 hebben die stappen ruimschoots hun vruchten afgeworpen vermits de Europese Unie een medefinanciering van 61 miljoen euro heeft toegekend aan de verscheidene projecten die door Infrabel en de NMBS werden ingediend. Ik wil dit proactief zoekbeleid naar alternatieve financieringen gedurende gans deze regeerperiode verderzetten, te beginnen met de projectoproep in 2016.

de l'ensemble des projets d'investissement envisagés par la SNCB et Infrabel ou proposés par les Régions.

Cette cellule, qui a un caractère permanent car elle sera également en charge du suivi de l'exécution des plans d'investissement que nous allons approuver, est organisée **à deux niveaux**: un niveau **administratif** sous la coordination du SPF Mobilité et Transports, regroupant les administrations compétentes des trois régions et du fédéral, la SNCB et Infrabel; et un niveau **politique**, composé notamment par les cabinets des ministres régionaux et du fédéral concernés.

Cette cellule veille également, et elle y veillera de façon permanente pendant la mise en œuvre du plan, à ce que les investissements de la SNCB et d'Infrabel figurant dans le plan pluriannuel soient cohérents et contribuent ensemble à l'objectif *client* mis en avant par ce gouvernement. **Le temps des dépenses inutiles est révolu.**

Un des thèmes stratégiques essentiels sur lesquels devra se pencher la cellule d'investissement est celui de la saturation et de la régularité de la Jonction-Nord-Midi. Différentes options de nouvelle infrastructure lourde ont été proposées et considérées dans le passé dont le coût paraît non finançable. L'ETCS pourrait introduire la perspective d'une conduite automatique des trains (ATO) permettant d'augmenter la capacité réellement disponible et la régularité de l'actuelle infrastructure. Je demanderai à la SNCB et à Infrabel de consacrer les moyens qui ont été octroyés par la Commission Européenne pour la problématique de la Jonction-Nord-Midi à l'étude, en profondeur et sans réserve aucune, de cette option en particulier, en se basant notamment sur les expériences étrangères et de soumettre une proposition concrète, détaillée et planifiée dans le temps.

Dans une volonté de gestion saine des finances publiques, je poursuivrai avec mon administration les démarches visant à **maximaliser les cofinancements européens pour le développement du réseau transeuropéen de transport ferroviaire**. En 2015, ces démarches ont largement porté leurs fruits car l'Union européenne a octroyé un cofinancement de 61 millions d'euros aux différents projets introduits par Infrabel et la SNCB. Je souhaite poursuivre cette politique proactive de recherche de financements alternatifs tout au long de la présente législature, à commencer par l'appel à projets qui aura lieu en 2016.

Verscheidene vergelijkende studies hebben ten andere aangetoond dat **het productiviteitsniveau van de NMBS en van Infrabel beter moet worden** in de huidige context van evolutie naar een openstelling van de markt van het binnenlands reizigersvervoer. Bijgevolg heb ik beide ondernemingen opgedragen om hun productiviteit jaarlijks met 4 % te verhogen over de periode 2015-2019 door prioritair aan hun exploitatieuitgaven te werken. De overeenkomstige vermindering van de exploitatiedotaties zal het mogelijk maken **om investeringsdotaties te vrijwaren** voor de realisatie van de projecten die onontbeerlijk zijn voor de beveiliging en de instandhouding van de spoorwegactiva. Elke bijkomende productiviteitswinst zal middelen opleveren die aan de investeringen en/of aan de vermindering van de schuld zullen worden besteed.

De aan de Gewesten geboden mogelijkheid om via medefinanciering of voorfinanciering bij te dragen tot de realisatie van de meerjarenplannen voor spoorweginvesteringen werd bekrachtigd n.a.v. de recente Staatshervorming. Teneinde terdege rekening te houden met de regionale prioriteiten worden de gewestelijke overheden, via de investeringscel, rechtstreeks betrokken bij het proces voor de opname van de projecten in het meerjarenplan. Diezelfde cel zal hen tevens de mogelijkheid bieden om de uitvoering van het plan van dichterbij te volgen en om bij te dragen tot de eventuele corrigerende maatregelen.

9.3.3. Professionalisering van de beheercyclus van projecten

Elk jaar worden kolossale bedragen geïnvesteerd in de instandhouding en uitbreiding van het Belgische spoor.

Ik ben de mening toegedaan dat de **professionalisering van de beheercyclus van projecten** één van de sterke middelen vormt om te besparen op de investeringen. Men kan niet om de vaststelling heen dat een optimalere beheersing van planningen en budgetten mogelijk is vanwege de diensten en dochterondernemingen van de NMBS en van Infrabel die de investeringsprojecten voorbereiden en beheren. Daarenboven werkt de versnippering van het bouwheerschap tussen beide ondernemingen, en tussen dochterondernemingen en diensten binnen de ondernemingen, contraproductief en belet ze een sterke en gestandaardiseerde planning en beheer van de investeringsprojecten.

Bijgevolg heb ik beslist om de mogelijkheid te onderzoeken dat alle werken van burgerlijke bouwkunde in de stations aan Infrabel worden gedelegeerd.

Différentes études comparatives ont par ailleurs démontré que **le niveau de productivité de la SNCB et d'Infrabel devra s'améliorer** dans le présent contexte évolutif vers l'ouverture du marché du transport intérieur de voyageurs. J'ai par conséquent chargé les deux entreprises de réaliser annuellement sur la période 2015-2019, une augmentation de leur productivité de 4 % en agissant prioritairement sur leurs dépenses d'exploitation. Les réductions correspondantes des dotations d'exploitation permettront **de préserver des dotations d'investissement** pour réaliser les projets indispensables à la sécurisation et au maintien en état des actifs ferroviaires. Tout gain de productivité supplémentaire générera des moyens qui seront dédiés aux investissements et/ou à la réduction de la dette.

Lors de la récente réforme de l'État, la possibilité offerte aux Régions de contribuer à la réalisation des plans pluriannuels d'investissement ferroviaires, par cofinancement ou préfinancement, a été confirmée. Afin de tenir dûment compte des priorités régionales, les autorités régionales sont, via la cellule d'investissement, directement impliquées dans le processus d'intégration des projets dans le plan pluriannuel. Cette même cellule leur permettra également de suivre de plus près l'exécution du plan et de contribuer aux mesures correctrices éventuelles.

9.3.3. Professionnalisation du cycle de gestion des projets

Les sommes investies annuellement dans le maintien et l'extension du rail belge sont colossales.

J'estime qu'un des moyens forts pour réaliser des économies sur les investissements est la **professionnalisation du cycle de gestion des projets**. Force est de constater que les services et filiales de la SNCB et d'Infrabel qui préparent et gèrent les projets d'investissements, pourraient maîtriser, de façon plus optimale, les plannings et les budgets. En plus, l'éparpillement de la maîtrise d'œuvre entre les deux sociétés, et entre filiales et services en leur sein, est contreproductif et empêche une planification et gestion des projets d'investissement fortes et standardisées.

Par conséquent, j'ai décidé d'examiner la possibilité de déléguer tous les travaux de génie civil dans les gares à Infrabel.

Met het oog op rationalisatie moet bovendien **een standaardmodel voor de onthaalinfrastructuur van de reizigers** (stations, haltes, parkings, enzovoort) worden voorgesteld. De studies terzake zullen in totaal overleg tussen beide openbare spoorwegmaatschappijen worden gevoerd.

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

Jacqueline GALANT

Par ailleurs, dans un objectif de rationalisation, **un modèle standardisé pour les infrastructures d'accueil des voyageurs** (gares, haltes, parkings, ...) devra être proposé. Les études à ce sujet se mèneront en totale concertation entre les deux entreprises publiques ferroviaires.

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

Jacqueline GALANT