

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 november 1999

**ONTWERP VAN ALGEMENE
UITGAVENBEGROTING**
voor het begrotingsjaar 2000

BELEIDSNOTA
van het ministerie van Verkeer
en Infrastructuur (33)
voor het begrotingsjaar 2000 (*)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

19 novembre 1999

**PROJET DE BUDGET GÉNÉRAL
DES DÉPENSES**
pour l'année budgétaire 2000

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE
du ministère des Communications
et de l'Infrastructure (33)
pour l'année budgétaire 2000 (*)

Voorgaande documenten :

DOC 50 **0198/ (1999-2000) :**

- 01 : Algemene Uitgavenbegroting.
- 02 : Verantwoording (1ste deel).
- 03 : Verantwoording (2de deel).
- 04 : Amendement.
- 05 : Beleidsnota.
- 06 : Amendementen.
- 07 tot 13 : Beleidsnota's.

(*) Overeenkomstig artikel 79, n° 1, van het Reglement van de Kamer van volksvertegenwoordigers heeft de minister van Mobiliteit en Vervoer de beleidsnota van haar departement overgezonden.

Documents précédents :

DOC 50 **0198/ (1999-2000) :**

- 01 : Budget général des dépenses.
- 02 : Justification (1e partie).
- 03 : Justification (2e partie).
- 04 : Amendement.
- 05 : Note de politique générale.
- 06 : Amendements.
- 07 à 13 : Notes de politique générale.

(*) Conformément à l'article 79, n° 1, du Règlement de la Chambre des représentants, la ministre de la Mobilité et des Transports a transmis la note de politique générale de son département respectif.

AGALEV-ECOLO	:	Anders Gaan Leven / Écologistes Confédérés pour l'Organisation de lutttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front national
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 50 0000/000	:	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer	DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA	:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA : Questions et Réponses écrites
HA	:	Handelingen (Integraal Verslag)	HA : Annales (Compte Rendu Intégral)
BV	:	Beknopt Verslag	CRA : Compte Rendu Analytique
PLEN	:	Plenum	PLEN : Séance plénière
COM	:	Commissievergadering	COM : Réunion de commission

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

1. Inleiding

VIJF UITDAGINGEN

De hierna beschreven politieke lijnen steunen op de grote beginselen van het regeerakkoord « De brug naar de 21^{ste} eeuw » met inachtneming van de verbintenissen die België in 1992 te Rio en in 1997 te Kyoto heeft aangegaan betreffende de uitstoot in de atmosfeer van gasen die een broeikaseffect veroorzaken.

Dit beleid snijdt de vijf voornaamste uitdagingen aan die de volgende legislatuur inzake vervoer en mobiliteit wil aannemen.

1.1. De milieu-uitdaging

Vele mensen hebben last in hun leefmilieu van lawaai, luchtverontreiniging en verkeersonveiligheid. Het energieverbruik neemt toe en er wordt steeds meer ruimte ingenomen.

De milieu-uitdaging bestaat erin de milieuhinder te verminderen en zo de ecologische, sociale en economische schuld die in een niet-duurzaam beheer schuilt, te voorkomen. Het recht van de volgende generaties op een kwaliteitsleefmilieu moet beschermd worden door elke aantasting van het leven op aarde tegen te gaan (broeikaseffect, zure regens, verontreiniging van de oceanen, uitputting van de energiebronnen, ...).

Het vervoer speelt hoe langer hoe meer een grote rol in deze aantastingen; vooral het wegvervoer en het luchtverkeer hebben een negatieve invloed op het leefmilieu.

Parallel met de technische vooruitgang die de negatieve invloed van de diverse vervoermiddelen op het leefmilieu vermindert, is het onontbeerlijk de groei van het aantal verplaatsingen beter in te perken. In dit opzicht zal het beleid inzake ruimtelijke ordening van de gewesten en van de gemeenten een beslissende rol spelen door voorrang te geven aan een model van dichte en compacte steden en agglomeraties dat borg staat voor een harmonieuze ontwikkeling.

1.2. De sociale uitdaging

Het is de toegankelijkheid, meer dan de mobiliteit, die het verplaatsingsbeleid moet motiveren. Men moet er inderdaad voor zorgen dat iedereen, in de best mogelijke omstandigheden, toegang heeft tot zijn werkplaats, tot dienstencentra, tot voorzieningen en tot vrijetijds- en ontmoetingsplaatsen.

Men geloofde dat de auto het ideale vervoermiddel was om aan deze behoefte te beantwoorden, maar niet iedereen beschikt over een auto, onder meer om financiële redenen. Anderzijds heeft de individuele verplaatsing per auto zijn beperkingen aangetoond. De auto is inderdaad verantwoordelijk voor een groot deel van de

1. Introduction

CINQ DÉFIS À RELEVER

Les lignes politiques ci-après définies s'appuient sur les grands principes repris dans l'accord gouvernemental « La voie vers le 21^e siècle » tout en visant le respect des engagements que la Belgique a pris à Rio en 1992 et à Kyoto en 1997 en matière de rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre.

Cette politique abordera les cinq principaux défis des transports et de la mobilité au cours de la prochaine législature.

1.1. Le défi environnemental

Bon nombre de personnes subissent les agressions proches que sont le bruit, la pollution de l'air, les accidents de la route. La consommation d'énergie et d'espace est en augmentation.

Le défi environnemental consiste à réduire ces nuisances et plus globalement à prévenir la dette écologique, sociale et économique cachée dans une gestion non durable. Il faut s'attaquer aux atteintes à la vie sur la terre et au droit des générations futures à un environnement de qualité (problèmes d'effet de serre, de pluies acides, de pollution des océans, d'épuisement des ressources énergétiques...).

Les transports interviennent pour une part large et croissante dans toutes ces atteintes; ce sont principalement la route et le trafic aérien qui influent négativement sur le facteur environnemental.

Parallèlement aux progrès techniques qui réduisent l'impact sur l'environnement des divers moyens de transport, il est indispensable de mieux maîtriser la croissance du volume des déplacements. À cet égard, les politiques régionales et communales d'aménagement du territoire auront un rôle déterminant à jouer en favorisant le modèle des villes et agglomérations denses et compactes garant d'un développement harmonieux.

1.2. Le défi social

Au-delà de la mobilité, c'est l'accessibilité qui doit motiver la politique des déplacements. Il importe en effet d'assurer, pour tous et dans les meilleures conditions possibles, l'accès aux lieux de travail, aux lieux de service et d'équipement, aux lieux de loisirs et de rencontre.

On a cru que l'automobile serait le mode de déplacement idéal pour répondre à ce besoin, mais elle n'est pas à la portée de tous, notamment pour des raisons de coût. De plus, le déplacement individuel en automobile a démontré ses limites. Il est en effet responsable pour une grande part des problèmes de congestion. L'exten-

congestieproblemen. Bijgevolg kan de uitbreiding van zijn gebruik niet overwogen worden, temeer daar dit compleet in tegenstelling zou zijn met de principes van een echt beleid van duurzame ontwikkeling.

Het openbaar vervoer, de fiets en het lopen hebben dus een beslissende rol te spelen in de verbetering van de toegankelijkheid.

Een ander aspect van de sociale uitdaging, die met de milieu-uitdaging verbonden is, is de eerbied voor de mens en zijn gezondheid. Het is noodzakelijk de luchtverontreiniging en de lawaaihinder terug te dringen en de beschikbare ruimte met karigheid te gebruiken. Ten slotte, inzonderheid wat de verkeersveiligheid betreft, blijkt dat grote vooruitgang kan en moet worden geboekt, indien men de toestand in België vergelijkt met deze van onze buurlanden.

In samenspraak met de bevoegde representatieve organisaties zal er ook bijzondere aandacht moeten worden geschonken aan de eerbied voor de rechten van de werknemers uit de vervoersector en aan hun werkomstandigheden.

1.3. *De doeltreffendheidsuitdaging*

Er hebben nooit zoveel verplaatsingsmiddelen bestaan dan tegenwoordig. De vervoerswereld heeft nooit zo een hoog peil van technische ontwikkeling bereikt. En toch zijn de opstoppen die zowel het vervoer van personen als dat van goederen treft, het gebrek aan comfort van sommige verplaatsingen en zelfs van de plaatselijke toegankelijkheidsbeperkingen, een werkelijkheid. De gemeenschap en de bedrijven hebben het steeds moeilijker om de daaruit voortvloeiende economische en sociale kosten te dragen.

Indicatoren moeten de doelmatigheid van het beleid kunnen evalueren door de resultaten met de doelstellingen te vergelijken. De regulerende rol van de overheid is derhalve onontbeerlijk om de verschillende vormen van de vraag naar verplaatsingen te arbitreran.

1.4. *De economische en budgettaire uitdaging*

Gezinnen, bedrijven en Staat moeten een groeiend deel van hun budget aan het vervoer besteden. Deze groei dient te worden beheerst. De beschikbare middelen moeten vooral voor de duurzame verplaatsingswijzen en de bestaande uitdagingen worden bestemd.

Een goede toegankelijkheid draagt overigens bij tot de economische ontwikkeling en eist een subtiel evenwicht tussen externe kosten van het vervoer (kosten van de milieuverontreiniging, weerslag op de gezondheid, ...), werkomstandigheden van het sectorpersoneel en rentabiliteit van alle operatoren.

Een duurzaam mobiliteitsbeleid houdt in dat de vraag naar mobiliteit eerder op basis van de behoefteanalyse

sion de son utilisation ne peut donc être envisagée. Et surtout, elle serait totalement contraire à une politique intégrant réellement les principes du développement durable.

Les transports en commun, la marche et le vélo ont donc un rôle déterminant à jouer dans l'amélioration de l'accessibilité.

Un autre aspect du défi social, lié au défi environnemental, est le respect de l'homme et de sa santé. Il est essentiel de réduire le niveau d'agression en matière de pollution atmosphérique, de bruit et d'utiliser avec parcimonie l'espace disponible. Enfin, en matière de sécurité routière notamment, la situation de la Belgique par rapport à ses voisins indique que des progrès importants peuvent et doivent être réalisés.

Il faudra également, en concertation avec les organisations représentatives, accorder une attention toute particulière au respect des droits des travailleurs du secteur et à l'amélioration de leurs conditions de travail.

1.3. *Le défi d'efficacité*

Nous n'avons jamais, dans l'histoire de l'humanité, disposé d'autant de moyens de nous déplacer. Nous n'avons jamais connu un tel niveau de développement technique dans le domaine des transports. Pourtant les encombrements qui touchent tant le transport des personnes que celui des biens, l'inconfort de certains déplacements et même des réductions localisées d'accessibilité sont des réalités. Les coûts économiques et sociaux qui en découlent sont de moins en moins supportables par la collectivité et par les entreprises.

L'efficacité de la politique menée doit pouvoir être évaluée par des indicateurs qui comparent les résultats obtenus aux objectifs fixés. Le rôle régulateur des pouvoirs publics est donc indispensable pour arbitrer les différentes expressions de la demande de déplacement.

1.4. *Le défi économique et budgétaire*

Les transports occupent une place croissante dans le budget des ménages, des entreprises et de l'État. Cette croissance doit être maîtrisée. Il convient surtout d'affecter les ressources disponibles aux modes de déplacement durables et aux défis présents.

Par ailleurs, une bonne accessibilité est source de développement économique. Elle demande un subtil équilibre entre les coûts externes du transport (coût de la dépollution, des impacts sur la santé, ...), les conditions de travail du personnel du secteur et la rentabilité de tous les opérateurs.

Une politique de mobilité durable nécessite la gestion de la demande de mobilité basée sur l'analyse des

dan van de systematische ontwikkeling van de infrastructuur wordt beheerd.

1.5. *De deelnemingsuitdaging – burgeruitdaging*

Een duurzaam mobiliteitsbeleid zal des te efficiënter zijn wanneer de burgers ermee instemmen. Bij het bepalen, het tot stand brengen en het evalueren van het beleid, zal rekening worden gehouden met de meningen van de gebruikers (in het bijzonder met die van de zwakste gebruikers zoals de voetgangers en de fietsers), van de vakbonden en van de verenigingen. De bevolking moet zeggenschap kunnen hebben zowel over de door nieuwe infrastructuur veroorzaakte hinder als over de algemene werking van de verschillende vervoerswijzen.

De evaluatie van het beleid staat borg voor het streven naar doeltreffendheid. Ze maakt een aanpassing aan de behoeften en het aanvaarden van dit beleid door de burgers mogelijk. Deze evaluatie veronderstelt dat er betrouwbare en relevante indicatoren ter beschikking staan. Een studie zal worden uitgevoerd om over dergelijke indicatoren in de mobiliteitssector te kunnen beschikken, en om zo de gevoerde acties regelmatig te kunnen evalueren.

De ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsbeleid voor iedereen berust eveneens op het tot stand brengen van een opvoeding inzake « wegburgerschap », een nauwkeurige informatie voor de gebruiker en een vereenvoudiging van de administratieve procedures. Inspanningen werden al geleverd op dat gebied en zullen worden voortgezet.

Naast de acties en het aansporingsbeleid van de overheid, is het van belang dat de burger — die hetzij een voetganger, een gebruiker van het openbaar vervoer, een autobestuurder of een fietser kan zijn — beslist te kiezen voor de mobiliteit voor iedereen door zijn verplaatsingen te organiseren op een wijze die zo weinig mogelijk ons leefmilieu, onze gezondheid en onze economie negatief beïnvloeden.

De vijf algemene uitdagingen op het gebied van mobiliteit, transport en communicatie kunnen niet worden gerealiseerd zonder aan een bepaald aantal voorwaarden te voldoen.

In eerste instantie moet in elk van deze domeinen een gemoderniseerde en aan de dienst van alle gebruikers, acteurs en operatoren aangepaste werkmethode ontwikkeld worden. Vervolgens moet een geheel van preventie-, controle-, aanmoedigings- en repressie-maatregelen de veiligheid maximaal garanderen.

Tegelijkertijd kan een actief mobiliteitsbeleid pas gerealiseerd worden als het voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk wordt. Naargelang het geval vereist dit een controle, een beperking van het verkeer of het overschakelen naar een andere vervoerswijze.

besoins plutôt que sur le développement systématique des infrastructures.

1.5. *Le défi de la participation – défi citoyen*

Une politique de mobilité durable sera d'autant plus efficace qu'elle rencontrera l'adhésion des citoyens. Les avis des usagers (en particulier celui des usagers les plus faibles comme les piétons et les cyclistes), des organisations syndicales et des associations seront intégrés dans la définition, la mise en place, et l'évaluation des politiques menées. La population doit pouvoir intervenir tant par rapport aux nuisances liées à la création d'infrastructures qu'au fonctionnement général des différents modes de transport.

L'évaluation des politiques est une garantie de recherche d'efficacité. Elle permet une adaptation aux besoins et l'acceptation de ces politiques par la société civile. Cette évaluation suppose que des indicateurs fiables et pertinents soient disponibles. Un travail sera engagé afin de disposer de tels indicateurs dans le secteur de la mobilité, et permettre ainsi une évaluation régulière des actions entreprises.

Le développement d'une politique de mobilité durable pour tous passe aussi par la mise en place d'une éducation à la « citoyenneté routière », une information précise pour l'utilisateur et une simplification des procédures administratives. Des efforts ont déjà été entrepris en ce sens et seront poursuivis.

Mais parallèlement aux actions et incitants des pouvoirs publics, il importe que le citoyen — qui peut être tour à tour piéton, usager des transports en commun, automobiliste ou cycliste — décide de faire ce choix de mobilité pour tous en organisant ses déplacements de manière à influencer le moins négativement possible sur notre environnement, notre santé et notre économie.

Les cinq défis généraux en matière de mobilité, transport et communications ne pourront être relevés que si un certain nombre de conditions sont réunies.

Il s'agit d'abord de développer dans tous ces domaines une méthode de travail modernisée, adaptée et au service de l'ensemble des usagers, acteurs et opérateurs. Ensuite, il s'agit de garantir la sécurité maximale par un ensemble de mesures de prévention, de contrôle, d'incitation et de répression.

Simultanément, une politique active de mobilité ne peut s'engager que si elle garantit au plus grand nombre d'y avoir accès, ce qui implique selon les cas un contrôle, une limitation de trafic ou des transferts de modes.

De leefbaarheid zelf van een bepaald vervoersysteem is slechts gerandeerd als er met de gevolgen voor het leefmilieu rekening wordt gehouden. Bovendien moet er echt gestreden worden tegen alle milieuhinder die schade aan de gezondheid en aan het leefklimaat toebrengt.

Bij een dergelijke benadering moeten noodzakelijkerwijze ook de socio-economische aspecten op federaal en Europees vlak betrokken worden (tarifiering, heffingen, reglementering).

De concurrentie en de regulering zijn eveneens essentieel voor de ontwikkeling van de verschillende vervoerswijzen die zowel rekening houden met de beleidslijnen als met de supranationale beslissingen (Europees en internationaal).

Deze aspecten en de Belgische belangen moeten op het betrokken supranationaal gebied worden verdedigd. Hetzelfde geldt voor het belang dat dat de federale Staat hecht aan de functies die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op zich neemt.

2. **Beleid ten dienste van allen**

2.1. *Strategisch*

Onder dienstbaar beleid moet een beleid verstaan worden dat de brede lagen van de bevolking ten goede komt. Dit wordt in de eerste plaats nagestreefd door het verwezenlijken van de hierboven vermelde doelstellingen op een wijze die optimale service biedt aan de gebruikers. Daarnaast ontwikkelt het ministerie van Verkeer en Infrastructuur ook tal van initiatieven die de afstand tussen de administratie en de bevolking verkleinen en die een echte dienstverlening mogelijk maken, onder meer via de internetsite : www.vici.fgov.be.

2.2. *Operationeel*

2.2.1. Luchtvaart

Het Bestuur van de Luchtvaart spant zich al jaren in voor optimale dienstverlening. Dit uit zich in een maximale toegankelijkheid waarbij de klant altijd gelegenheid wordt geboden zijn dossier te komen toelichten en in luisterbereidheid naar klachten waar luchtvaartbelangen en leefbaarheidswensen (zoals bijvoorbeeld geluidsoverlast) in conflict komen.

Meer specifiek in verband met de examendossiers werd een systeem uitgewerkt waarbij de kandidaat niet alleen zijn dossier kan inkijken maar ook begeleiding ontvangt zodat hij betere perspectieven krijgt voor een toekomstige toets.

La viabilité même d'un ou des systèmes de transport ne sera quant à elle garantie que si les impacts sur l'environnement sont pris en compte et que s'engage une réelle lutte contre les nuisances de toutes nature, les atteintes à la santé et au cadre de vie.

Une telle approche nécessite tout aussi impérativement de prendre en compte les aspects socio-économiques dans le cadre fédéral et européen (tarification, redevance, réglementation).

Les aspects de concurrence et de régulation sont eux aussi essentiels pour garantir un développement des différents modes de transport tenant compte tant des orientations politiques que des décisions supranationales (européennes et internationales).

Ces aspects de même que les intérêts de la Belgique doivent être défendus au sein des enceintes supranationales concernées. Il en va de même pour l'intérêt de l'État fédéral pour les charges de capitale qu'assume la Région de Bruxelles-Capitale.

2. **Politique au service de tous**

2.1. *Stratégique*

Une politique au service de tous signifie une politique qui s'adresse à toutes les couches de la population : tout d'abord en offrant un service optimal aux clients en réalisant les défis précités, ensuite, en développant des initiatives qui rapprochent l'administration du citoyen et qui permettent de fournir un vrai service à la clientèle. En outre, le ministère des Communications et de l'Infrastructure développe un certain nombre d'initiatives qui réduisent la distance entre l'administration et la population et qui rendent possible le service au client, notamment via son site internet : www.vici.fgov.be.

2.2. *Opérationnel*

2.2.1. Aéronautique

L'Administration de l'Aéronautique s'efforce depuis des années d'offrir une prestation de service optimal. Ceci se manifeste par une accessibilité maximale où le client a toujours la possibilité de venir expliquer son dossier. Aussi, l'Administration est toujours disposée à écouter les plaintes où il y a conflit entre les intérêts aéronautiques et les desiderata environnementaux (par exemple, le bruit).

Plus spécifiquement par rapport aux dossiers d'examins, un système a été mis sur pied. Il permet au candidat non seulement de consulter son dossier, mais aussi de recevoir des conseils qui lui ouvrent de meilleurs perspectives pour un examen futur.

In het raam van de dienstverlening aan het publiek wordt ook de aandacht gevestigd op een nieuw systeem van burgerlijke aansprakelijkheid ten aanzien van luchtvaartongevallen.

Zo biedt de nieuwe Conventie van Montreal, afgesloten in mei 1999 en die de Conventie van Warschau zal vervangen zodra 30 landen de nieuwe conventie hebben geratificeerd, een billijkere schaderegeling bij luchtvaartongevallen.

Essentieel hierbij is het begrip onbeperkte verantwoordelijkheid, en dat op twee niveaus. Het eerste niveau omvat een objectieve verantwoordelijkheid tot 100 000 speciale trekkingsrechten (ongeveer 500 000 Belgische frank), onafhankelijk van een fout van de vervoerder. Het tweede niveau gaat uit van de vermeende fout van de vervoerder en de verantwoordelijkheid is niet begrensd.

2.2.2. Zeevaart

De politietaken van de waterschouten en de zeevaartpolitie werden naar de Rijkswacht overgeheveld. Derhalve werd het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart grondig gereorganiseerd. Naast de bestaande dienst Scheepvaartbeleid werden de diensten Scheepvaartveiligheid en Scheepvaartcontrole opgericht.

Van deze gelegenheid werd gebruik gemaakt om de dienstverlening centraal te stellen. Hieronder wordt onder meer verstaan een volstrekte eenvormigheid in de uitvoering van de reglementeringen en in de dienstverlening. Derhalve zal het afgeven van allerlei vergunningen en documenten, zowel voor de zee- en binnenvaart als voor de pleziervaart, in elke vestiging van het Bestuur, sneller en eenvoudiger gebeuren.

Het bestuur spant zich financieel in om de verschillende buitendiensten en het hoofdbestuur met een adequaat en modern informaticanetwerk te verbinden, terwijl door een uitbreiding van het wagenpark en mobiele telefonie de ambtenaren die belast zijn met controles en inspecties een hoge graad van mobiliteit en bereikbaarheid hebben waardoor eveneens de dienstverlening wordt verbeterd.

2.2.3. Binnenvaart

Tot voor kort konden de binnenschippers terecht in de kantoren van de DRB (Dienst voor Regeling der Binnenvaart) voor allerhande administratieve aangelegenheden die met het departement te maken hadden.

In het kader van de ontbinding van de DRB heeft de Ministerraad er zich principieel mee akkoord verklaard dat de dienstverlening aan de sector niet kan worden

Dans le cadre de cette politique de service au public, il faut mettre en évidence un nouveau système de responsabilité civile par rapport aux accidents.

Ainsi, la nouvelle Convention de Montréal, conclue en mai 1999 et qui remplace la Convention de Varsovie après ratification par 30 pays, offre une meilleure indemnisation aux victimes d'accidents.

Un point essentiel est la notion de responsabilité sur deux niveaux. Le premier contient une responsabilité objective jusqu'à concurrence de 100 000 droits de tirage spéciaux ($\pm$ 500 000 francs belges) indépendamment de la faute du transporteur. Le deuxième niveau est basé sur la présomption de faute d'un transporteur et n'a pas de limite de responsabilité.

2.2.2. Navigation maritime

Les tâches de police des commissaires maritimes et de la police maritime sont dévolues à la gendarmerie. En conséquence, l'Administration des Affaires Maritimes et de la Navigation a été profondément réorganisée. En complément du service de la Politique de la Navigation, les services de Sécurité de la Navigation et du Contrôle de la Navigation ont été créés.

Cette occasion a été saisie pour mettre en évidence le service au public. Cela sous-entend, entre autres, une totale uniformité dans l'exécution de la réglementation et des prestations de services. Par voie de conséquence la délivrance de toutes les licences et de tous les documents relatifs aussi bien à la navigation maritime qu'à la navigation intérieure ou de plaisance s'effectuera, au sein de chaque implantation de l'Administration, de manière plus rapide et plus simple.

L'administration fait des efforts financiers pour assurer, par le biais d'un réseau informatique adéquat et moderne, une liaison efficace entre les différents services extérieurs et l'administration centrale; de même grâce à l'accroissement du parc automobile et de la téléphonie mobile les différents fonctionnaires en charge des contrôles et des inspections ont atteint un niveau élevé de mobilité et d'accessibilité qui a contribué grandement à l'amélioration des prestations de services envers le public.

2.2.3. Navigation intérieure

Jusqu'il y a peu, les bateliers pouvaient se présenter dans les bureaux de l'ORNI (Office régulateur de la Navigation intérieure) pour effectuer diverses formalités administratives afférentes au département.

Dans le cadre de la toute prochaine dissolution de l'ORNI, le Conseil des ministres a marqué son accord de principe quant à l'idée que l'offre de service au sec-

teruggeschroefd, maar integendeel dient te worden verbeterd.

Daarom werd voorgesteld het personeel en de middelen van de DRB zo veel mogelijk te integreren in het departement en lokale diensten in de voornaamste binnenvaartcentra te behouden.

2.2.4. Spoorvervoer

In de eerste plaats moet onderstreept worden dat de NMBS de wil geuit heeft de aan de invoering van het nieuwe IC-IR-plan te wijten moeilijkheden te beperken.

De kwaliteit van de dienstverlening en de gedragsregels tegenover de klanten krijgen een blijvende aandacht, mede door de samenwerking en de coördinatie met de Gewesten en de regionale vervoersmaatschappijen.

De in het tienjarig investeringsplan 1996-2005 aangekondigde nieuwe generatie van rollend materieel dat de reizigers steeds meer comfort en snelheid biedt, zorgt naarmate de leveringen vorderen, voor een werkelijke kwaliteitsverbetering van de dienstverlening.

Overeenkomstig de eisen van het beheerscontract heeft de NMBS een door de minister van Vervoer gekozen onafhankelijke instelling belast met de taak een audit uit te voeren over de methodes die gebruikt worden om de kwaliteit van het binnenlandse reizigersvervoer te meten.

Bovendien, naar aanleiding van de resolutie van 16 december 1998 van de Infrastructuurcommissie van de Kamer betreffende de verbetering van de regelmaat van de treinen, en op basis van de conclusies van een daartoe opgerichte werkgroep, werd aan een consultant gevraagd na te gaan hoe het statistische instrument tot meting van de regelmaat van de binnenlandse reizigers-treinen kan worden verbeterd. Deze studie loopt voor het ogenblik nog.

Ook bij het vervoer van goederen past de NMBS kwaliteits- en waarborgnormen toe die haar belangrijke marktaandelen opbrengen, in samenwerking met andere spoormaatschappijen, in het kader van gedetailleerde overeenkomsten voor de verzending en de opvolging van de goederen, zoals het nu al gebeurt op de vrachtkorridor Muizen-Sibelin (Lyon) en verder naar Italië en Spanje.

2.2.5. Wegverkeer

Men kan zeker stellen dat sinds de invoering van nieuwe procedures inzake inschrijving van voertuigen gekoppeld aan een modernisering van de informatica-uit-

teur ne peut être diminuée mais doit au contraire être améliorée.

C'est la raison pour laquelle il est proposé d'intégrer aussi fortement que possible le personnel et les moyens de l'ORNI dans le département et de maintenir des services locaux dans les principaux centres de navigation intérieure.

2.2.4. Transport par rail

En tout premier lieu, il convient de souligner que la SNCB a eu la volonté de limiter les difficultés liées à la mise en œuvre du nouveau plan IC-IR.

La qualité du service et les règles de conduite à l'égard de la clientèle continuent, par ailleurs, à faire l'objet d'une attention particulière en accentuant la collaboration et la coordination avec les Régions et les sociétés régionales de transport en commun.

La nouvelle génération de matériel roulant pour voyageurs, à haut niveau de confort et à vitesse accrue, annoncée dans le plan décennal d'investissements 1996-2005, apporte progressivement, au fur et à mesure des livraisons, une réelle amélioration à la qualité du service.

Conformément aux exigences du contrat de gestion, la SNCB a confié à un organisme tiers et indépendant, choisi par le ministre des Transports, la mission d'auditer les méthodes utilisées pour réaliser les enquêtes de qualité en transport intérieur de voyageurs.

Parallèlement, en application de la résolution de la commission Infrastructure de la Chambre du 16 décembre 1998, portant sur l'amélioration de régularité des trains et sur la base des conclusions d'un groupe de travail mis en place à cet effet, un consultant a été chargé de réaliser une étude relative à l'amélioration de l'outil statistique concernant la régularité des trains de voyageurs intérieurs du service ordinaire. Ce travail est actuellement en cours.

En transport de marchandises, la SNCB applique également des normes de qualité et de garantie qui visent à lui assurer des parts de trafic significatives en coopération avec d'autres sociétés ferroviaires, dans le cadre d'accords détaillés d'acheminement et de suivi, comme c'est le cas sur le corridor de fret Muizen-Sibelin (Lyon) et au-delà vers l'Italie et l'Espagne.

2.2.5. Circulation routière

Depuis l'introduction des nouvelles procédures en matière d'immatriculation des véhicules, liées à une modernisation de l'outil informatique, il est indéniable

rusting, een betere dienstverlening is ontstaan, met name inzake de snelheid van uitvoering en de toegankelijkheid van de loketten.

Voor het ogenblik zijn tien buitenkantoren in werking die volledige voldoening geven. Een elfde zal nog open gaan tegen eind 1999.

Daarenboven biedt de dienst Inschrijving van Voertuigen informatie via een infokiosk en via de website van het departement (www.vici.fgov.be).

2.2.6. Transportorganisatoren

Overeenkomstig het nieuw vooropgestelde ontwerp zal het Belgisch Instituut der Transportorganisatoren (BITO), een VZW die de privé- en de openbare sector verenigt, belast worden met de organisatie van bijzondere examens voor het behalen van het bekwaamheidsgetuigschrift voor de verschillende categorieën van tussenpersonen in het goederenvervoer. Zo zal een groter aantal jonge gediplomeerden sneller toegang kunnen hebben tot een beroep waarvan het belang toeneemt in de context van een duurzame mobiliteit en een betere organisatie van doeltreffende logistieke kringen.

Het BITO heeft zijn accreditatie als certificatie-instelling verkregen voor de toekenning van de ISO 9002-normen aan firma's van tussenpersonen in het goederenvervoer, en dit tegen een zeer concurrerende prijs.

2.2.7. Infrastructuur

Gegevensbanken op internet en op professionele netwerken, aangaande de goedkeuringsprocedures, goedgekeurde producten, typevoorschriften, proeflaboratoria en certificatie- en controleorganismen zijn ter beschikking van het publiek en de bouwsector.

Het departement neemt deel aan een gemeenschappelijk project, bij het Belgisch Instituut voor Normalisatie, voor het opstellen van een gegevensbank die de gehele normalisatie en de bouwproducten in het bijzonder omvat.

Anderzijds werd de toegankelijkheid van de lijst van de erkende aannemers verbeterd : de dagelijks bijgewerkte databank van de erkende aannemers kan gratis worden geraadpleegd via de website van het departement. Een vademecum en alle modelformulieren — nodig voor het indienen van een erkenningaanvraag — zijn beschikbaar op deze website. Tevens werd het uitwisselen van informatie met de buitenwereld mogelijk gemaakt via elektronische post zodat de dienst op een moderne, snelle en efficiënte manier kan worden bereikt.

qu'un meilleur service est offert au public, notamment la rapidité d'exécution, des guichets accessibles à tous. Ces dernières années, une première décentralisation des guichets d'immatriculation a été exécutée.

Actuellement, dix antennes décentralisées sont en fonctionnement et donnent largement satisfaction. L'ouverture d'une onzième station est programmée pour la fin 99.

En outre, le service d'Immatriculation des Véhicules offre de l'information via un infokiosque et via le site internet du département (www.vici.fgov.be).

2.2.6. Organisateurs de transport

En exécution de la nouvelle réglementation en projet, l'ASBL Institut Belge des Organisateurs de Transport (IBOT) qui associe les secteurs public et privé (organisations professionnelles) sera chargée d'organiser les examens spécifiques pour l'obtention de la compétence professionnelle pour les diverses catégories d'auxiliaire de transport. Ceci permettra à un plus grand nombre de personnes, et notamment à de jeunes diplômés, d'accéder plus rapidement à cette profession dont l'importance est grandissante dans le contexte du maintien d'une mobilité durable et d'une bonne organisation de circuits logistiques performants.

Dans un souci de service aux entreprises, l'IBOT a obtenu son accréditation en tant qu'organisme de certification pour la délivrance des normes ISO 9002 aux firmes d'auxiliaires de transport de marchandises, pour un prix particulièrement concurrentiel.

2.2.7. Infrastructure

Des banques de données relatives aux procédures d'agrément, produits agréés, spécifications-type, laboratoires d'essais et organismes de certification et de contrôle sont également à disposition du public et du secteur de la construction, sur internet et sur des réseaux professionnels.

Le département participe à un projet commun, au sein de l'Institut belge de Normalisation, pour la création d'une banque de données qui reprend toute la normalisation et les produits de construction en particulier.

Par ailleurs, l'accessibilité à la liste des entrepreneurs agréés a été améliorée : la banque de données quotidiennement mise à jour des entrepreneurs agréés peut être consultée gratuitement par le biais du website du département. Un vade-mecum et tous les formulaires nécessaires au dépôt d'une demande d'agrément sont disponibles sur ce website. De plus, l'échange d'informations avec l'étranger est maintenant possible grâce au courrier électronique, ce qui permet d'atteindre le service de manière moderne, rapide et efficace.

2.2.8. Rampenschade

De opdrachten van de dienst Rampenschade vinden hun oorsprong in de nood aan een nationale solidariteit met de slachtoffers van natuurrampen en met diegenen die materiële oorlogsschade of Congoschade hebben geleden.

2.2.8.1. Natuurrampen

De belangrijkste activiteit van de dienst blijft vanzelfsprekend toegespitst op de behandeling van de schadedossiers ingevolge natuurrampen.

De initiatieven die de vorige jaren werden genomen om de vergoedingsprocedures te versnellen, hebben klaarblijkelijk resultaat opgeleverd : de bijna 10 000 schadedossiers die door de geteisterden werden ingediend ingevolge de hevige stortregens van september 1998 zullen door de provinciegouverneurs zogoed als volledig afgehandeld zijn op het einde van 1999. Dit hoge werkritme op provinciaal vlak heeft vanzelfsprekend zijn repercussie op het werkvolume van de federale dienst Rampenschade, die de beslissingen van de provinciegouverneurs moet controleren en die verantwoordelijk is voor de uitbetaling van de herstelvergoedingen.

Door de wijziging van de reglementering inzake de verplichte wederbelegging (koninklijk besluit van 27 oktober 1998) werd ook de uitbetalingsprocedure versneld : omdat 60 % van de herstelvergoeding geacht wordt wederbelegd te zijn, ontvangt iedere geteisterde onmiddellijk 60 % van de toegekende herstelvergoeding. Het saldo van 40 % wordt echter slechts uitbetaald nadat het bewijs is geleverd dat de eerder veronderstelde wederbelegging van 60 % ook effectief is uitgevoerd. Vermits een geteisterde 3 jaar tijd heeft om zijn goederen te herstellen, zal alleszins ook nog in 2000 een gedeelte van de herstelvergoedingen uitbetaald moeten worden. Het beschikbaar budget (Nationale Kas voor Rampenschade) is meer dan voldoende om de totale kostprijs van de ramp van september 1998 te dekken.

Voor sommige particulieren, maar vooral voor bedrijven betekenden de hevige stortregens van september 1998 een zware financiële catastrofe. Bij de berekening van de herstelvergoedingen werd inderdaad vastgesteld dat de vergoedingscoëfficiënten per schadeschijf, zoals opgenomen in de rampenwet, onaangepast waren voor de schadegevallen die een bedrag van 2 miljoen Belgische frank schade overschrijden : tot een schadebedrag van 2 miljoen frank bedraagt de vergoeding ongeveer 70 % van de door de provinciale expert weerhouden nettoschade; voor hogere schadebedragen, van 2 tot 10 miljoen frank, wordt de vergoeding echter marginaal. Daarom werd dan ook in de loop van 1999 be-

2.2.8. Calamités

Les missions du service des Calamités trouvent leur origine dans la nécessaire solidarité nationale à l'égard des victimes de calamités naturelles et de ceux qui ont subi des dommages matériels suite à des faits de guerre ou à l'accession du Congo à l'indépendance.

2.2.8.1. Calamités naturelles

L'essentiel de l'activité du service est bien entendu axé sur le traitement des dossiers d'indemnisation des victimes de calamités naturelles.

Les initiatives prises les années antérieures afin d'accélérer les procédures d'indemnisation ont visiblement porté leurs fruits. Près de 10 000 dossiers ont été introduits par des sinistrés suite aux pluies violentes de septembre 1998; ils seront pratiquement tous traités pour la fin de l'année 1999. Ce rythme de travail élevé au niveau provincial a bien entendu un impact sur le volume de travail à assumer par le service fédéral des Calamités qui doit contrôler les décisions des gouverneurs de province et est chargé d'ordonnancer le paiement des indemnités.

La modification de la réglementation relative au emploi obligatoire (arrêté royal du 27 octobre 1998) a permis également d'accélérer la procédure de paiement : l'indemnité étant présumée employée à concurrence de 60 % de son montant, chaque sinistré perçoit immédiatement 60 % de l'indemnité octroyée. Le solde de 40 % n'est toutefois payé qu'après que la preuve est rapportée du emploi effectif des 60 % antérieurement présumés employés. Considérant qu'un sinistré dispose de trois ans pour réparer ses biens, une partie des indemnités devra en tout état de cause encore être liquidée en 2000. Le budget disponible (Caisse Nationale des Calamités) est plus que suffisant pour couvrir le coût total de la calamité de septembre 1998.

Pour certains particuliers mais surtout pour les entreprises, les pluies violentes de septembre 1998 représentent une importante catastrophe financière. Lors du calcul des indemnités il s'est en effet avéré que les coefficients d'indemnisation par tranche prévus par la loi, n'étaient pas adaptés à des sinistres supérieurs à 2 millions de francs belges : l'indemnité, qui s'élève à environ 70 % du dommage net retenu par l'expert provincial pour les sinistres inférieurs à 2 millions, devient marginale pour les sinistres allant de 2 à 10 millions. C'est pourquoi il a été décidé dans le courant de l'année 1999 d'étendre à la tranche de 2 à 10 millions le coefficient de 0,4 qui était déjà d'application à la tranche de 1,5 à

slist de vergoedingscoëfficiënt van 0,4 die reeds van toepassing was op de schijf tussen 1,5 en 2 miljoen nettoschade, ook van toepassing te maken op de schijf van 2 tot 10 miljoen. Een aantal reeds getroffen vergoedingsbeslissingen zal dus moeten herzien worden.

Ook de volledige modernisering van het eigen informaticanetwerk (CALIS) heeft vanzelfsprekend bijgedragen tot een versnelde afhandeling van de dossiers.

Het voorontwerp van wet betreffende de verzekering tegen natuurrampen werd nog niet aangenomen. Ondertussen heeft de maatschappij OMOB de dekking tegen bepaalde risico's (overstroming, aardbeving en grondverschuiving) in de brandpolis opgenomen, zij het met heel wat uitsluitingen en beperkingen. Andere verzekeringsmaatschappijen zullen zeker volgen.

2.2.8.2. Oorlogsschade

Kamer en Senaat hebben een wetsvoorstel goedgekeurd waardoor de schuldvorderingen, die eertijds werden ingediend op basis van de wet van 6 juli 1948 inzake de oorlogsschade 40-45 aan de goederen die noodzakelijk zijn voor een openbare dienst of voor het nastreven van een doel van algemeen nut, onder bepaalde voorwaarden van de verworven verjaring ontheven worden. De dienst Rampenschade zal derhalve opnieuw geconfronteerd worden met tientallen oude schadegevallen; de kostprijs van deze maatregel zou kunnen oplopen tot enkele honderden miljoenen Belgische frank. Een merkelijke verhoging van het budget en de aanwerving van bijkomende personeelsleden zijn derhalve noodzakelijk.

Omtrent het voorstel om in de toekomst de schade die onder meer veroorzaakt wordt door ontploffingen van achtergelaten munitie uit de oorlogen 14-18 en 40-45 (schade aan privé goederen) te vergoeden volgens de procedure en de modaliteiten die van toepassing zijn inzake algemene rampen, wordt nog gewacht op het advies van de minister van Justitie. De minister van Begroting heeft zich reeds akkoord verklaard met dit voorstel. Zodra dit kracht van wet heeft zullen alle vergoedingen inzake deze schadedossiers ten laste van de Nationale Kas voor Rampenschade vallen en zullen de logge procedures en allerhande mandaten en commissies afgeschaft worden.

2.2.8.3. Congoschade

Inzake Congoschade worden de nodige inspanningen geleverd om de laatste dossiers af te handelen : de Vergoedingscommissie en de Hogere Vergoedingscommissie werden opnieuw rechtsgeldig samengesteld en hebben ondertussen reeds gezeteld.

2 millions. Un certain nombre de décisions d'indemnisation déjà intervenues devront donc être revues.

La modernisation complète du système informatique (CALIS) a elle aussi bien évidemment contribué à un traitement plus rapide des dossiers.

L'avant-projet de loi relatif à l'assurance contre les calamités naturelles n'est pas encore adopté. La SMAP a entre-temps repris dans sa police incendie la couverture de certains risques (inondation, tremblement de terre, glissement de terrain), moyennant toutefois de nombreuses exclusions ou limitations. D'autres compagnies d'assurances suivront à coup sûr.

2.2.8.2. Dommages de guerre

Chambre et Sénat ont approuvé une proposition de loi relevant sous certaines conditions de la prescription qui les affectait les créances jadis introduites sur la base de la loi du 6 juillet 1948 relative aux dommages de guerre 40-45 causés à des biens nécessaires à un service public ou à la réalisation d'un objectif d'intérêt général. Le service des Calamités sera en conséquence à nouveau confronté à des dizaines d'anciens dossiers de sinistres; le coût de cette disposition légale devrait s'élever à quelques centaines de millions de francs belges. Une augmentation sensible du budget et du personnel complémentaire s'imposent.

L'avis du ministre de la Justice est par ailleurs toujours attendu relativement à la proposition formulée d'indemniser à l'avenir suivant la procédure et les modalités d'application en matière de calamité publique les dommages causés, entre autres, par l'explosion de munitions des guerres 14-18 et 40-45. Le ministre du Budget a déjà marqué son accord sur cette proposition. Dès que celle-ci aura force de loi, toutes les indemnisations relatives à ces dossiers seront à charge de la Caisse Nationale des Calamités et il sera possible de supprimer les anciennes procédures ainsi que les mandats et commissions de toutes sortes.

2.2.8.3. Dommages au Congo

Les initiatives nécessaires sont prises afin de liquider les derniers dossiers : la commission d'Indemnisation et la commission supérieure d'Indemnisation ont été recomposées conformément au prescrit légal et ont entre-temps déjà siégé.

2.2.9. Interne organisatie van het departement

Om de dienstverlening naar de verschillende klanten blijvend te verbeteren, wordt de werking van de verschillende diensten systematisch doorgelicht. De interne audit, indien nodig in samenwerking met externe adviesbureaus staat hiervoor in.

Hieraan gekoppeld, wordt eveneens verder gewerkt aan de interne en externe communicatie.

In de loop van 1999 werd het onderzoek van de sociale dienst afgerond. Dit heeft het mogelijk gemaakt de activiteiten van deze dienst te evalueren en alternatieven voor te stellen rekening houdend met de door een sociale dienst na te streven objectieven en met het toegekende budget. Bijkomende informatie over deze studie is opgenomen in de bijlage aan deze beleidsnota.

Daarnaast werd eveneens een evaluatie gemaakt van de dienstverlening aan de klanten voor wat betreft het onthaal van bezoekers van het gebouw in de Aarlenstraat 104. Dit gebeurde via een enquête, kwaliteitsbarometer genaamd. De resultaten van deze enquête tonen aan dat het onthaal over het algemeen als bevredigend wordt ervaren maar dat het zeker nog vatbaar is voor verbetering.

In het najaar van 1999 zal er op vraag van het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur een audit gebeuren van de Directie Technische Controle.

In het eerste semester van 1999 heeft het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur, in samenwerking met een externe firma, verschillende boordtabellen opgesteld. Elke boordtabel is specifiek voor een bepaalde dienst en bevat een reeks indicatoren die een inzicht verschaffen in de realisatie van de operationele doelstellingen van het Bestuur en in de performantie van de diensten en directies.

De eigenlijke implementatie van de boordtabellen zal plaatsvinden in de loop van het tweede semester van 1999 waarna een eerste evaluatie van de resultaten volgt tegen het einde van het jaar. In de toekomst zal dit bestuur daardoor beschikken over een diagnose- en beheersinstrument dat het nemen van beslissingen zal vergemakkelijken, rekening houdend met de aangetoonde beperkingen en disfuncties. Bovendien zullen de boordtabellen, zoals gevraagd in de richtlijnen tot voorafbeelding van de begroting, toelaten een verband te leggen tussen de begrotingsvoorstellen en de beheersindicatoren.

In 2000 zal een gelijkaardig project worden opgestart bij het Bestuur van de Luchtvaart.

Een proefproject omtrent het oprichten van een beheerscel bij het Algemeen Secretariaat werd, in samenwerking met het bureau ABC van het ministerie van Ambtenarenzaken, begin 1999 aangevat en zal tegen

2.2.9. Organisation interne du département

Pour améliorer l'actuel service aux différents clients, le mode de fonctionnement des services est examiné systématiquement. L'audit interne, en collaboration avec des bureaux conseils si nécessaire, se consacre à cette tâche.

Simultanément, la communication interne et externe est développée.

En 1999, l'étude du service social a été achevée. Elle a permis d'évaluer ses activités et d'y proposer des alternatives compte tenu des objectifs à poursuivre par un service social et du budget qui lui est alloué. De plus amples renseignements sur cette étude sont fournis en annexe de la note de politique générale.

Par ailleurs, le service à la clientèle a été évalué quant à l'accueil réservé aux visiteurs dans le bâtiment situé au 104, rue d'Arlon. À cet effet, une enquête, appelée le baromètre de qualité, a été effectuée auprès des visiteurs. Des résultats de cette enquête, il ressort que l'accueil est généralement jugé satisfaisant mais que certaines améliorations peuvent toutefois y être apportées.

Dès la fin de l'année 1999, un audit de la Direction du contrôle technique sera entrepris à la demande de l'administration de la Circulation Routière et de l'Infrastructure.

Au premier semestre 1999, l'Administration de la Circulation routière et de l'Infrastructure, en collaboration avec une firme externe, a élaboré plusieurs tableaux de bord. Chaque tableau de bord est propre à un service et il reprend un ensemble d'indicateurs permettant notamment d'évaluer la performance ainsi que le niveau de réalisation des objectifs opérationnels du service.

L'implémentation proprement dite des tableaux de bord se poursuivra au second semestre 1999 et une première évaluation des résultats sera réalisée à la fin de l'année. À l'avenir, cette administration disposera d'un outil de diagnostic et de gestion facilitant la prise de décision compte tenu des contraintes et des dysfonctionnements révélés. En outre, les tableaux de bord permettront d'établir un lien entre les propositions budgétaires et les indicateurs de gestion, comme le requièrent les directives sur la préfiguration du budget.

En 2000, un projet identique sera développé à l'Administration de l'Aéronautique.

Au début de l'année 1999, avec le soutien du bureau ABC du ministère de la Fonction publique, le projet pilote de mise sur pied d'une cellule de gestion au Secrétariat général a débuté et devrait être achevé à la fin de

het einde van het jaar worden afgerond. Deze cel zal de Secretaris-generaal assisteren bij zijn arbitragetaak in het toewijzen van middelen inzake *human resources* en op financieel, technisch en materieel vlak aan de diverse besturen, zodat zij de in het Directiecomité vastgelegde doelstellingen kunnen bereiken.

Dit project omvat eveneens het op punt stellen van de auditcel en houdt het opstellen van een auditcharter in dat de rol, missie en taken van de auditcel zal preciseren, evenals het uitwerken van een adequate werkmethode.

Ten slotte omvat dit project ook de oprichting van een Directie *Human Resources* bij de personeelsdienst van het ministerie.

2.2.10. Interne en externe communicatie

Het ministerie van Verkeer en Infrastructuur blijft zich inspannen om de communicatie met haar klanten te verbeteren en te bevorderen en om de interne communicatie te optimaliseren. De interne nieuwsbrief evolueert in positieve zin, zowel wat inhoud als presentatie betreft.

Tussen de verschillende diensten komt een hechte samenwerking tot stand wanneer de aanwezigheid van het departement op een beurs of tentoonstelling wordt voorbereid. Sinds begin 1999 hebben vele diensten van het departement hun creativiteit, energie en vakkennis kunnen aanwenden voor het Salon van Bedrijfsvoertuigen, de « *Belgian Boat Show* », « *Transport & Logistics* » en de Ronde van Frankrijk per zeilboot.

De nieuwe stand van het ministerie heeft er tijdens deze manifestaties toe bijgedragen dat de talrijke bezoekers op een kwaliteitsvolle manier werden ontvangen, wanneer zij om inlichtingen vroegen over allerlei federale aangelegenheden in verband met vervoer en infrastructuur. De ervaring die in dat kader werd opgedaan heeft duidelijk aangetoond dat een belangrijke vooruitgang werd geboekt in de interne en externe communicatie. Deze vooruitgang zal ook naar de toekomst toe worden doorgetrokken.

Ook de invoering van een huisstijl gaat gestaag door. De nieuwe presentatievorm van de brochures van het departement werd in alle diensten ingevoerd en wordt thans, in functie van praktische overwegingen, aangepast. Ook op de dienstwagens zal de huisstijl tot uiting komen.

3. Verkeersveiligheid

3.1. Strategisch

De recente evolutie van de statistische gegevens inzake verkeersveiligheid blijkt zonet op een omgekeer-

l'année. Cette cellule devra assister le Secrétaire général dans son rôle d'arbitrage de l'allocation des ressources humaines, financières, techniques et matérielles aux différentes administrations afin qu'elles atteignent les objectifs définis au sein du Comité de direction.

Ce projet englobe aussi la mise sur pied définitive de la cellule d'audit et aboutira à la rédaction d'une charte d'audit, précisant son rôle, ses missions et ses tâches ainsi qu'à la conception d'une méthodologie adéquate de travail.

Enfin, ce projet débouchera sur la mise en place d'une direction des Ressources humaines au service du personnel du ministère.

2.2.10. Communication interne et externe

Le ministère des Communications et de l'Infrastructure persévère dans sa volonté de faire de la communication une valeur à promouvoir dans ses contacts avec le public, comme en son sein même. Ainsi, son périodique interne évolue-t-il positivement, tant au niveau de la forme que du fond.

Une réelle collaboration entre services s'instaure lorsqu'il s'agit de préparer la présence du ministère ou l'une de ses administrations à un salon ou exposition. Depuis le début 1999, le Salon des Véhicules utilitaires, « *Belgian Boat Show* », « *Transport & Logistics* » et le Tour de France à la voile ont mobilisé l'énergie, la créativité et le professionnalisme de nombreux services du département.

À ces différentes occasions, l'utilisation du nouveau stand du ministère a contribué à l'accueil de qualité proposé aux nombreux visiteurs en quête d'informations officielles sur tous les aspects fédéraux du transport et de l'infrastructure. Il sera tenu compte, à l'avenir, de toutes ses expériences qui, dans leur organisation, ont mis à jour les progrès réalisés et à venir pour favoriser la communication interne et externe des Communications et de l'Infrastructure.

Concernant le style graphique maison, les nouvelles couvertures des brochures du département sont, peu à peu, adoptées à travers tout le ministère et sont actuellement adaptées en fonction d'exigences pratiques. D'autres aspects de ce style maison feront leur apparition, notamment sur les véhicules de service.

3. Sécurité du trafic

3.1. Stratégique

L'évolution récente des données statistiques relatives à la sécurité routière semble indiquer, sinon une

de trend dan toch op een stilstand te wijzen van de positieve vooruitgang die sinds twintig jaar werd vastgesteld; uit een fijnere analyse van de laatste gegevens zal misschien bepaald kunnen worden of de plotselinge toename van het aantal dodelijke slachtoffers (10 % meer in 1998 ten overstaan van 1997, hetzij 1500 doden) het resultaat is van een verscherpte telling of van een werkelijke verslechtering van de toestand op de wegen.

Hoe dan ook, in vergelijking met veel landen uit West-Europa, boeken we niet de beste resultaten. Ernstige inspanningen moeten nog worden gedaan om het menselijk leed dat achter deze cijfers schuilt te vermindere-

ren. De meeste ongevallen zijn aan het menselijk gedrag te wijten en het is een ijdele hoop te verwachten dat dit gedrag spontaan zal veranderen indien de overheid niet via aanmoedigende of dwingende maatregelen op de verschillende betrokken factoren (voertuigen, bestuurders, infrastructuur) ingrijpt.

De maatregelen moeten gebaseerd zijn op een totale strategische visie en een gestructureerd geheel vormen om tot een daadwerkelijk resultaat te leiden. Het geheel van maatregelen moet bestaan uit een gericht preventiebeleid en een effectief opsporings- en sanctiebeleid.

Alhoewel het veiligheidsprobleem zich het meest op de weg stelt, mag men de andere vervoersmodi (luchtvaart, zee- en binnenvaart) en de specifieke risico's eigen aan de aard van de vervoerde goederen (buitenmaatse ladingen, gevaarlijke producten) echter niet verwaarlozen. Ze vergen ook aanpassings- of versterkingsmaatregelen naar gelang van de evolutie van het verkeer.

3.2. Operationeel

3.2.1. Luchtvaart

In essentie heeft luchtvaart een internationaal karakter. Terwijl in de Verenigde Staten maar één enkel federaal bestuur is voor de Luchtvaart, zijn er in de meeste Europese landen één of meerdere besturen die zich met de verschillende aspecten van de luchtvaart bezighouden (administratieve regelgeving, economie, technische exploitatie, materiaal, infrastructuur, verkeersgeleiding).

Om in deze verscheidenheid wat meer structuur te brengen, bestuderen de Europese Commissie en de Lidstaten sinds enige tijd de oprichting van EASA (*European Aviation Safety Agency*). Dit Europees agentschap zal werken op basis van de JAA (*Joint Aviation Authorities*) — die 27 landen groepeerd in nauwe samenwerking met de nationale administraties. Een conventie die de oprichting van dit agentschap regelt en wordt ge-

inversion, du moins un arrêt de la tendance positive constatée depuis vingt ans; une analyse plus fine des dernières données permettra peut-être de déterminer si la soudaine aggravation des chiffres de tués (en 1998 plus de 10 % par rapport à 1997, soit 1500 tués) résulte d'une meilleure comptabilisation ou réellement d'une sérieuse détérioration de la situation sur les routes.

Quoi qu'il en soit, lorsqu'on compare nos résultats avec ceux de nombreux pays d'Europe occidentale, nous n'apparaissions pas les meilleurs. Des efforts sérieux restent à faire pour réduire la somme de souffrance humaine qui se cache derrière les chiffres.

Les comportements humains sont à l'origine de la plupart des accidents, et il serait vain d'attendre un changement spontané en la matière, si, par des mesures stimulantes ou contraignantes, l'autorité publique n'intervient pas sur les différents facteurs en jeu (véhicules, conducteurs, infrastructures).

Ces mesures doivent être basées sur une vision globale stratégique et doivent former un ensemble structuré pour parvenir à un résultat tangible. Elles doivent donc constituer à la fois une politique de prévention, de détection et de répression.

Si, dans le secteur du transport, le problème de la sécurité se pose avec le plus d'acuité sur la route, il ne faut pas négliger pour autant les autres modes de transport (aéronautique et navigation maritime ou fluviale), ni les dangers plus spécifiques liés à la nature des marchandises transportées (chargements hors normes, produits dangereux). Des mesures d'ajustement ou de renforcement y sont également nécessaires en fonction de l'évolution des trafics.

3.2. Opérationnel

3.2.1. Aéronautique

L'Aéronautique a essentiellement un caractère international. Alors qu'aux États-Unis il n'y a qu'une seule administration fédérale, chaque pays européen a une ou plusieurs administrations qui s'occupent des différents aspects de la navigation aérienne (réglementation administrative, économie, exploitation technique, infrastructure, contrôle aérien).

Pour apporter une meilleure structure dans cette diversité, la Commission européenne et les États membres étudient depuis un certain temps la création de l'EASA (*European Aviation Safety Agency*). Cette agence européenne travaillera sur la base des JAA — *Joint Aviation Authorities* — qui regroupe 27 pays européens, en collaboration étroite avec les administrations nationales. Une convention réglant la création de cette

volgd door een diplomatieke conferentie wordt voorzien begin 2000.

In tegenstelling tot het commercieel aspect van de luchtvaart waar liberalisering meer en meer de regel is, worden de technische en operationele aspecten van de luchtvaart meer complex en nopen zij tot een geharmoniseerde en eengemaakte reglementering.

De *Joint Aviation Authorities* (JAA) harmoniseren op Europees vlak allerhande technische reglementeringen, de JAR (*Joint Aviation Requirements*). De Belgische reglementering moet worden aangepast aan de nieuwe voorschriften. Het betreft de luchtvervoerders, het ontwerp en de constructie van luchtvaartuigen en onderdelen, de certificering van luchtvaartuigen, het onderhoud van luchtvaartuigen, de vergunningen voor het technisch grondpersoneel, het erkennen van scholen, de vergunning voor het vliegend personeel en de medische eisen voor het vliegend personeel, beide van toepassing sinds 1 juli 1999. Al deze geharmoniseerde reglementen moeten leiden tot een veiliger luchtvervoer. Het is dus van het grootste belang dat België zich in dit harmoniseringsproces integreert.

Wat de reglementering met betrekking tot de luchtvervoerders betreft, gaat het Bestuur van de Luchtvaart na of deze vervoerders de capaciteiten en organisatorische *knowhow* bezitten om wat veiligheid betreft de activiteiten die het voorwerp uitmaken van de hun verleende machtiging uit te voeren.

Na de inspanning, inzake onderhoud en opleiding van de bemanningen, wordt vooruitgang verwacht inzake veiligheid van het betrekken van het management van de exploiterende maatschappijen. De nadruk wordt gelegd op de eigen organisatie van de exploitanten en op het tot stand brengen door deze laatsten van een kwaliteitssysteem en van een programma ter voorkoming van ongevallen. Het Bestuur van de Luchtvaart heeft zijn werkmethodes en inspecties reeds in deze zin aangepast maar heeft nog een achterstand voor wat betreft de aflevering van certificaten volgens de nieuwe normen.

De Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO) voorziet voor de periode 1995-2005 een toename van 30 % van de vliegtuigbewegingen en een verhoging van 55 % van de afgelegde kilometers. Eurocontrol voorziet een verdubbeling van het verkeer tussen 1997 en 2015.

De constante toename van de activiteiten van de burgerluchtvaart gekoppeld aan het in praktijk brengen van deze geharmoniseerde maar omvangrijke en ingewikkelde technische reglementeringen maakt een versterking van de nationale administraties, met hoog gekwalificeerd personeel noodzakelijk.

In 1999 werd een omstandig dossier ingediend om de effectieven van het Bestuur van de Luchtvaart te verhogen. Dat project zal in 2000 operationeel worden en

agence suivie d'une conférence diplomatique est prévue début 2000.

Contrairement à l'aspect commercial de l'aviation où de plus en plus, la libéralisation devient la règle, les aspects techniques et opérationnels de l'aviation deviennent plus complexes et nécessitent une réglementation harmonisée et unifiée.

Les JAA (*Joint Aviation Authorities*) harmonisent sur le plan Européen toute une série de règlements techniques, les JAR (*Joint Aviation Requirements*). La réglementation belge doit être adaptée aux nouvelles prescriptions. La réglementation concerne les transporteurs aériens, la conception et la construction des aéronefs et les parties accessoires, la certification des aéronefs, l'entretien des aéronefs, les licences du personnel technique au sol, la reconnaissance des écoles, les licences du personnel navigant et les exigences médicales pour le personnel navigant, les deux derniers points étant d'application depuis le 1^{er} juillet 1999. Toutes ces réglementations JAR harmonisées doivent mener à plus de sécurité dans le transport aérien. Il est donc d'une extrême importance que la Belgique s'intègre dans ce processus d'harmonisation.

En ce qui concerne les réglementations relatives aux transporteurs aériens, l'Administration de l'Aéronautique s'assure que les transporteurs aériens ont les capacités et l'organisation nécessaires pour l'exploitation en toute sécurité des activités faisant l'objet de leur autorisation.

Après les efforts faits dans les domaines de la maintenance et de la formation des équipages, des progrès sont attendus pour la sécurité aérienne grâce à l'implication du management des sociétés exploitantes. L'accent sera mis sur l'organisation des exploitants et sur la mise en place par ceux-ci d'un système de qualité et d'un programme de prévention des accidents. L'Administration de l'Aéronautique a déjà adapté ses méthodes de travail et d'inspection dans ce sens, mais accuse encore un retard dans la délivrance des certificats selon les nouvelles normes.

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) prévoit pour la période 1995-2005, 30 % d'augmentation des mouvements d'avions et 55 % d'augmentation du nombre de kilomètres parcourus. Eurocontrol prévoit un doublement du trafic entre 1997 et 2015.

L'augmentation constante des activités de l'aviation civile, couplée à la mise en application de cette réglementation technique harmonisée mais volumineuse et complexe, nécessite un renforcement approprié d'un effectif hautement qualifié dans les administrations nationales.

En 1999, un dossier circonstancié pour le renforcement des effectifs de l'Administration de l'Aéronautique a été introduit. Ce projet deviendra opérationnel en 2000

zal België in staat stellen zijn achterstand bij het in werking stellen van de geharmoniseerde reglementering weg te werken.

Het laatste luik van het veiligheidsprobleem betreft SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*).

De Raad van ministers van de Europese Unie heeft, in zijn zitting van juni 1998, een ontwerprichtlijn aangenomen die tot doel heeft een evaluatieprocedure vast te stellen voor de veiligheid van vliegtuigen, niet geregistreerd in een lidstaat van de Europese Unie. De problemen rijzen inderdaad vooral met betrekking tot vliegtuigen van landen die op dit vlak geen niveau van ontwikkeling hebben overeenkomend met dat van Europa of de Verenigde Staten. België past deze ontwerprichtlijn reeds toe.

Een SAFA-clausule maakt het voorwerp uit van onderhandelingen bij elke bilaterale onderhandeling over verkeersrechten. Het is de bedoeling ze in elk luchtvaartakkoord in te lassen.

De beveiliging blijft een van de pijlers in het luchtvaartbeleid. De beleidslijnen zijn voorgeschreven in bijlage 17 van de Conventie van Chicago en het Veiligheidshandboek van CEAC (Europese Conferentie van de Burgerluchtvaart). Bijzondere aandacht gaat naar de uitwerking van het nationaal plan voor de veiligheid van de burgerluchtvaart en naar een inspectiesysteem inzake naleving van de voorschriften.

Het EASTI (*European Aviation Security Training Institute*), gevestigd in het gebouw van de Technische Directie te Haren, is operationeel sinds november 1997 en wordt verder uitgebouwd als opleidings- en certificatiecentrum voor het Belgisch luchtvaart-, luchthaven- en veiligheidspersoneel. Daarnaast worden, onder toezicht van CEAC, regelmatig trainingssessies en workshops ingericht voor deelnemers uit de 37 CEAC-lidstaten.

In het kader van de politiehervorming, werd de luchtvaartpolitie bij het Bestuur van de Luchtvaart omgevormd tot een federale luchtvaartinspectie, bevoegd voor de regelgevingen van de luchtvaartbeveiliging en toezicht, op nationaal vlak, op de naleving van luchtvaartvoorschriften en voorschriften inzake luchtvaartbeveiliging evenals voor crisismanagement (bij luchtvaartongevallen en luchtvaartterrorisme). Deze versterkte federale luchtvaartinspectie speelt ook een coördinerende rol wat de werking van de luchthaveninspectie betreft van BIAC (*Brussels International Airport Company*) en de regionale luchthavens.

Het EASTI staat in voor de uniforme opleiding en certificatie van het personeel van de luchtvaartinspectie en van de luchthaveninspecties. Voor de regionale luchthaveninspecties zal een samenwerkingsakkoord met de federale luchtvaartinspectie uitgewerkt worden.

de façon à permettre à la Belgique d'aligner son aviation civile sur les standards européens et de résorber son retard dans la mise en oeuvre des réglementations harmonisées.

Le dernier aspect du problème de la sécurité concerne le SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*).

Le Conseil des ministres des Transports de l'Union européenne a, lors de sa session de juin 1998, adopté un projet de directive qui a pour objet d'établir une procédure d'évaluation de la sécurité des aéronefs de transport enregistrés dans des pays n'appartenant pas à l'Union européenne. Les problèmes risquent surtout de survenir avec des avions de pays n'ayant pas un développement correspondant à celui de l'Europe et des États-Unis dans ce domaine. La Belgique applique anticipativement cette future directive.

Une clause SAFA fait l'objet de négociations à chaque consultation bilatérale sur les droits de trafic dans le but de l'insérer dans l'accord aérien.

La sûreté reste une des préoccupations majeures de la politique aéronautique. Les lignes directrices figurent dans l'annexe 17 de la Convention de Chicago et dans le Manuel de sécurité de la CEAC (Conférence européenne de l'Aviation civile). Une attention particulière est accordée au plan national de sécurité de l'aviation civile et au système de contrôle du respect des prescriptions.

L'EASTI (*European Aviation Security Training Institute*), qui est établi dans le bâtiment de la Direction technique à Haren, est opérationnel depuis novembre 1997. Le bâtiment est en cours d'agrandissement et abritera un centre de formation et de certification pour le personnel belge de l'aéronautique, des aéroports et de sécurité. Sous la surveillance de la CEAC, des sessions d'entraînement et des ateliers y seront régulièrement organisés pour des participants originaires des 37 États membres de la CEAC.

Dans le cadre de la réforme des services de police, la police aéronautique de l'Administration de l'Aéronautique est transformée en une inspection aéronautique fédérale, chargée de réguler la sûreté aérienne et de contrôler, au niveau national, le respect des prescriptions en matière de navigation et de sûreté aérienne et de gérer les situations de crise (accidents et terrorisme aériens). Cette inspection aéronautique fédérale renforcée s'occupe aussi de la coordination du fonctionnement des inspections aéroportuaires de BIAC (*Brussels International Airport Company*) et des aéroports régionaux.

L'EASTI est responsable d'une formation uniforme et de la certification du personnel de l'inspection aéronautique et des inspections aéroportuaires. En ce qui concerne les inspections aéroportuaires régionales, un accord de coopération avec l'inspection aéronautique fédérale sera élaboré.

Tevens blijft de aandacht uitgaan naar de beveiliging van de Belgische luchtvaartmaatschappijen operationeel in het buitenland, met speciale nadruk op de risicogebieden. België blijft in ICAO-verband inspanningen leveren voor de technische assistentieprogramma's.

3.2.2. Zeevaart

Het beleid inzake veiligheid van de zeevaart wordt voornamelijk bepaald door internationale instanties zoals de IMO (Internationale Maritieme Organisatie), de ILO (Internationale Arbeidsorganisatie) en de EU (Europese Unie). Hierdoor wordt een wereldwijde uniformiteit van de regels gewaarborgd. In deze internationale fora wordt het departement door experts vertegenwoordigd waardoor het actief deelneemt aan de besluitvorming.

De zeer uitgebreide internationale regelgeving, die uiteraard in het Belgisch recht werd opgenomen, heeft er toe geleid dat de veiligheid op zee in hoge mate is toegenomen en dit zowel op het vlak van de schepen als dat van de bemanning.

In het kader van de internationale verplichtingen worden de havenstaatcontroles op de scheepvaart verhoogd. Hiertoe worden grote inspanningen geleverd om bijkomend personeel in deze materie aan te werven en op te leiden.

De pleziervaart op zee is in volle expansie en dit met allerlei soorten vaartuigen. Gelet op het gedrag van vele pleziervaarders, onder andere te wijten aan onwetendheid en gebrek aan ervaring met het aangekocht vaartuig, worden normen in het vooruitzicht gesteld voor het besturen en het afbakenen van de vaargebieden van zulke tuigen.

Aangezien de commerciële pleziervaart uitbreiding neemt, worden de nodige besluiten uitgewerkt om de veiligheid te verbeteren.

3.2.3. Binnenvaart

Op gebied van het veiligheidsbeleid is de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in Straatsburg de normerende instantie voor de binnenvaart. Verscheidene veiligheidsregels werden inmiddels ook overgenomen in de EU-regelgeving.

In de binnenvaartsector spitst het veiligheidsbeleid zich toe op twee strategische aspecten : schip en bestuurder. Een vernieuwd Reglement van Onderzoek van Rijnschepen en een vernieuwd ADNR-reglement (vervoer van gevaarlijke stoffen) zijn van toepassing.

Une attention continue est en même temps accordée à la sûreté des compagnies aériennes belges opérant à l'étranger, plus particulièrement dans les régions à risques. La Belgique poursuit ses efforts en matière de programmes d'assistance technique dans le cadre de l'OACI.

3.2.2. Navigation maritime

La politique en matière de sécurité de la navigation maritime est principalement déterminée par des instances internationales telles que l'Organisation Maritime Internationale (OMI), l'Organisation Internationale du Travail (OIT) et l'Union européenne (UE). De la sorte, une uniformité des règles, sur le plan international, peut être assurée. Au sein de ces organisations internationales, le département est représenté par des experts et peut, de ce fait, prendre une part active au processus de décision.

Le très grand approfondissement de la réglementation internationale en la matière, qui bien entendu a été transposée dans le droit belge, a eu comme conséquence que la sécurité en mer a été fortement améliorée, et ce aussi bien sur le plan des navires que sur celui des équipages.

Dans le cadre des obligations internationales, le contrôle des navires par l'État du port a été amplifié. Pour ce faire, de très grands efforts ont été accomplis en cette matière, pour recruter et former du personnel supplémentaire.

La navigation de plaisance en mer est en pleine expansion, et ce au moyen de toutes sortes d'embarcations. Vu le comportement de nombreux plaisanciers, dû à l'incompétence et au manque d'expérience dans la conduite de l'engin dont ils se sont rendus acquéreurs, des normes pour la conduite de tels engins et la délimitation des zones navigables pour ceux-ci seront mises en application.

Étant donné l'extension de la navigation de plaisance à caractère commercial, différents arrêtés la concernant sont en voie d'élaboration pour en améliorer la sécurité.

3.2.3. Navigation intérieure

En ce qui concerne la politique générale de sécurité, la Commission Centrale pour la navigation du Rhin (CCR), sise à Strasbourg, est l'organe d'établissement des normes pour la navigation intérieure. Différentes règles de sécurité ont été, entre-temps, reprises dans la législation UE.

Dans le secteur de la navigation intérieure, la politique générale de sécurité s'articule autour de deux axes stratégiques : le bateau et le conducteur. Un nouveau Règlement de Visite des Bateaux du Rhin et un nouveau règlement ADNR (transport de marchandises dangereuses sur le Rhin) sont d'application.

De voorwaarden om een Rijnschipperspatent en een Rijnradardiploma te bekomen werden verstrengd. Op EU-vlak is het Communautair certificaat de tegenhanger van het Certificaat voor Onderzoek van Rijnschepen. Het toepassingsgebied is ruimer dan voor de Rijn en omvat het gehele waterwegennet. In de nabije toekomst zal dit certificaat ook verplicht worden gesteld voor de passagiersvaartuigen.

Tevens werden personeel en middelen vrijgemaakt om een dienst voor controle van de binnenvaart uit te bouwen.

In samenwerking met de andere verkeersmodi (weg-spoor) wordt de omzetting van de richtlijn in verband met de veiligheidsadviseurs uitgewerkt. Bovendien moet een examenregeling voor de kandidaten worden uitgewerkt zodat de Belgische bedrijven tijdig de opleiding van deze personen kunnen organiseren.

Voor de pleziervaart op de binnenwateren is de bekwaamheid van de bestuurder geregeld door de verplichting tot het bezitten van een stuurbrevet. De bestaande reglementering zal worden aangepast om enerzijds rekening te houden met de toename van de pleziervaart en anderzijds aan te sluiten op de internationale aanbevelingen van de Economische Commissie voor Europa (EEC) van de Verenigde Naties te Genève.

3.2.4. Spoorvervoer

De veiligheid van het spoorvervoer blijft een absolute prioriteit van het vervoerbeleid. De geleidelijke invoering van hoogtechnologische procédés verbetert voortdurend dit niveau van veiligheid.

De huidige grondige mutatie van de spoorwereld, door de invoering van nieuwe concepten zoals de hoge snelheid en de komst van nieuwe spoorondernemingen, vereist een verhoogd toezicht op de toepassing van de genomen maatregelen. Voor de hoge snelheid moet elke nieuwe lijn een bijzondere homologatie krijgen. De omzetting in Belgisch recht van de Europese richtlijnen betreffende de toegang tot de netten waarborgt een hoog niveau van veiligheid, door bepaalde eisen te stellen in verband met de kwalificatie van het rijdend personeel en de geschiktheid van het rollend materieel.

3.2.5. Wegvervoer

De nieuwe wet betreffende het vervoer van goederen over de weg bepaalt onder andere dat de opdrachtgever, de verlader en de tussenpersoon gestraft kunnen worden net als de dader van de inbreuken. Deze medeverantwoordelijkheid kan spelen wanneer be-

Les conditions d'obtention d'une patente de batelier du Rhin et d'un diplôme pour la conduite au radar pour le Rhin ont été renforcées. Sur le plan de l'UE, le Certificat Communautaire est le pendant du Certificat de Visite des bateaux du Rhin. Son aire d'application est plus vaste que celle délimitée par le Rhin et englobe tout le réseau des voies navigables. Dans un futur proche, ce certificat sera aussi rendu obligatoire pour les bateaux à passagers.

En outre, du personnel et des moyens ont été libérés pour la mise sur pied d'un service de contrôle de la navigation intérieure.

En collaboration avec les autres modes de transport (route-ferroviaire), la transposition de la directive concernant la désignation de conseillers à la sécurité pour le transport a été effectuée. En corollaire de cette directive, la réglementation relative aux examens doit être élaborée de façon à permettre aux entreprises belges de prendre leurs dispositions pour procéder à la formation de ces conseillers.

En ce qui concerne la navigation de plaisance sur les voies d'eau intérieures, la capacité du conducteur est attestée par l'obligation de possession d'un brevet de conduite. La réglementation existante devra être adaptée pour, d'une part, prendre en considération l'accroissement de la navigation de plaisance et, d'autre part, tenir compte des recommandations internationales émanant de la Commission économique européenne (CEE) des Nations-Unies sis à Genève.

3.2.4. Transport par rail

La sécurité du trafic ferroviaire demeure une priorité absolue de la politique des transports. L'introduction progressive de procédés de haute technologie améliore sans cesse ce niveau de sécurité.

La profonde mutation qui s'opère aujourd'hui dans le monde ferroviaire, notamment par l'introduction de concepts nouveaux comme la grande vitesse et l'arrivée de nouvelles entreprises ferroviaires, nécessite une surveillance accrue de l'application des mesures prises. Pour la grande vitesse, chaque ligne nouvelle fait l'objet d'une procédure d'homologation particulière. La transposition en droit belge des directives européennes ouvrant l'accès des réseaux garantit un haut niveau de sécurité en fixant des exigences précises en matière de qualification du personnel de conduite et d'aptitude du matériel roulant.

3.2.5. Transport par route

La nouvelle loi relative au transport de marchandises par route prévoit notamment que le donneur d'ordre, le chargeur et l'intermédiaire peuvent être sanctionnés au même titre que l'auteur des infractions. Cette co-responsabilité peut s'appliquer lors du constat de certai-

paalde overtredingen worden vastgesteld die de wegveiligheid in gevaar brengen (overlading, niet respecteren van de toegelaten maximumafmetingen van de voertuigen, niet naleven van de voorschriften betreffende de veiligheid van de lading of inzake rij- en rusttijden en de overschrijding van de toegelaten maximumsnelheid). Deze nieuwe bepaling is in juli 1999 in werking getreden.

Op het vlak van de controle van de sector van het wegvervoer heeft het Bestuur van het Vervoer te Land drie doelstellingen : de bevordering van de verkeersveiligheid, het waarborgen van correcte arbeidsvoorwaarden voor de werknemers van de sector en de strijd tegen de oneerlijke concurrentie tussen de wegvervoerders.

De laatste jaren werden inspanningen geleverd om de werkingsmiddelen van de controle te verbeteren, hoofdzakelijk wat de personeelsbezetting betreft.

Bovendien worden initiatieven ontwikkeld om de coördinatie tussen de verschillende bij het wegvervoer betrokken controlediensten te bevorderen. Een protocol-akkoord daarover zal worden ondertekend in het kader van het urgentieprogramma.

De planning is dat op 1 januari 2000 een koninklijk besluit in werking treedt, dat een nieuw systeem van onmiddellijke inning van boetes of consignatie van sommen invoert voor sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg. De te innen of in consignatie te nemen sommen worden gemoduleerd naar gelang de ernst van de inbreuk.

3.2.6. Wegverkeer

3.2.6.1. Het voertuig

Alhoewel de technische staat van de in ons land ingeschreven voertuigen uitstekend is, in vergelijking met andere Europese landen, bleek het toch aangewezen de controles van de technische keuring te versterken; een koninklijk besluit in die zin is in december 1998 gepubliceerd. De gevolgen ervan zullen zichtbaar zijn in 1999 en vooral in 2000. Het besluit legt de nadruk op nieuwe technische punten die gecontroleerd moeten worden, inzonderheid :

- de goede werking van de snelheidsbegrenzer en de tachograaf van de bedrijfsvoertuigen;
- de doorzichtigheid van de ruiten.

Voor bedrijfsvoertuigen van meer dan 3,5 ton voorziet het nieuwe besluit, vooral met het oog op de veiligheid langs de weg, bovendien het volgende :

- het aanbrengen op de wagen van een vignet dat de vervaldatum van het keuringsbewijs vermeldt, zodat onmiddellijk geverbaliseerd kan worden;
- De invoering van een veranderlijke controleperiodiciteit, afhankelijk van de technische staat van het voertuig.

nes infractions qui mettent en péril la sécurité routière (surcharge, non-respect des dimensions maximales autorisées des véhicules, non-respect des prescriptions relatives à la sécurité du chargement ou en matière de temps conduite et de repos et dépassement de la vitesse maximale autorisée). Cette nouvelle disposition est entrée en vigueur en juillet 1999.

En matière de contrôle du secteur du transport routier, l'Administration du Transport terrestre poursuit trois objectifs : promouvoir la sécurité routière, garantir des conditions de travail correctes pour les travailleurs du secteur et lutter contre la concurrence déloyale entre les transporteurs.

Ces dernières années, des efforts ont été consentis pour améliorer les moyens de fonctionnement du contrôle, principalement en ce qui concerne l'effectif en personnel.

Par ailleurs, des initiatives sont développées afin de promouvoir la coordination entre les divers services de contrôle concernés par le transport routier. Un protocole d'accord sera signé dans le cadre du programme d'urgence.

Un arrêté royal, introduisant un nouveau système de perception immédiate ou de consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route, devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2000. Les sommes à percevoir ou à consigner seront modulées en fonction de la gravité des infractions.

3.2.6. Circulation routière

3.2.6.1. Le véhicule

Bien que l'état technique des véhicules immatriculés en Belgique soit d'un niveau excellent par rapport à d'autres pays européens, il est apparu opportun de renforcer par voie législative les contrôles au niveau de l'inspection automobile; c'est ainsi qu'un arrêté royal s'y rapportant a été publié en décembre 1998. Les effets seront visibles en 1999 mais surtout en 2000. Cet arrêté stipule de nouveaux points d'ordre technique à prendre en compte lors du contrôle des véhicules, notamment :

- le bon fonctionnement du limiteur de vitesse et du tachygraphe sur les véhicules utilitaires;
- la transparence des vitrages.

Pour les véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes, le nouvel arrêté, prévoit entre autre, avec comme objectif principal la sécurité sur la route :

- la présence d'une vignette extérieure indiquant la date d'échéance du certificat de visite, permettant aux forces de l'ordre de verbaliser;
- l'introduction d'un périodicité de contrôle variable, en fonction de l'état technique du véhicule concerné.

Naast dit besluit werden ook nog andere maatregelen getroffen, met een progressieve toepassing tussen 1999 en 2000 :

- mededeling aan politie en rijkswacht van de vervaldatum van de technische keuring of de aflevering van een rood keuringsbewijs — via een koppeling tussen de bestanden van de DIV (Dienst Inschrijving Voertuigen) en de GOCA (Groepering van Organismen voor de Controle van Automobielen) —, zodat wegcontroles efficiënter worden;

- verplichting voor de automobielexperts ieder geval van *total loss* te signaleren, alsook de wagens waarvan de veiligheidsonderdelen werden beschadigd;

- controle van de sterkte van de achterlichten;

- invoering van strengere technische keuringen en van specifieke keuringen op aanvraag.

Door middel van officiële goedkeuringen kan men ervoor zorgen dat de veiligheid van de voertuigen vanaf hun ontwerpfase verbeterd wordt. Deze materie wordt voornamelijk op Europees en wereldniveau behandeld. De omzetting in Belgisch recht van de Europese richtlijnen geeft een vaste vorm aan de vooruitgang die op dit gebied in internationale kringen wordt geboekt.

Zo wordt er momenteel gewerkt aan ontwerpen van besluiten die verscheidene richtlijnen betreffende de goedkeuring van trekhaken, van banden en van bevestigingspunten van veiligheidsgordels, in Belgisch recht moeten omzetten.

België heeft trouwens het Europees project gesteund dat tot doel heeft een digitale tachograaf (« zwarte doos ») te monteren in alle nieuwe voertuigen, binnen 2 tot 3 jaar.

De bestrijding van autodiefstal blijft één van de belangrijkste doelstellingen van de inschrijving. In samenwerking met zowel nationale als internationale overheden wordt een bestand opgemaakt van alle ingevoerde en uitgevoerde voertuigen alsook van alle als wrak opgegeven autovoertuigen. Dit gebeurde reeds in het kader van het Eucaris-systeem (*European Vehicle and Driving Licence Information System*) en zal eveneens plaatshebben in het jaar 2000 dankzij de toegang tot de Europese gegevensbank van gestolen voertuigen in de Schengen zone.

Voor wat het vervoer van gevaarlijke goederen betreft, zet een koninklijk besluit de Europese richtlijnen ter zake om, onder andere in verband met de speciale uitrustingen tot bescherming van de chauffeurs en het bouwen van tanks. Nieuwe koninklijke en ministeriële besluiten voorzien en organiseren de aanwezigheid van een veiligheidsadviseur in elke belangrijke onderneming die betrokken is bij dit soort transport.

3.2.6.2. Verkeersveiligheid

De dienst Wegveiligheid, verantwoordelijk voor het beheer van de algemene reglementering in verband met

En dehors de cet arrêté, d'autres mesures ont été décidées avec une application progressive entre 1999 et 2000 :

- communication à la police et à la gendarmerie — au moyen d'un couplage des fichiers de la DIV (Direction Immatriculation des Véhicules) à ceux du GOCA (Groupement des Organismes de Contrôle automobile) — des dates d'échéance du contrôle technique des véhicules ou du rejet du véhicule, leur permettant donc de mieux cibler les contrôles routiers;

- obligation pour les experts automobiles de signaler les véhicules en sinistre total ou dont des organes de sécurité ont été touchés;

- contrôle de l'intensité des feux arrières;

- mise sur pied de contrôles techniques plus sévères ou plus spécifiques sur base volontaire.

En ce qui concerne l'amélioration de la sécurité des véhicules, dès leur conception, c'est par le biais des homologations qu'elle intervient. Cette matière est essentiellement traitée aux niveaux mondial et européen. L'intégration dans le droit belge des directives européennes concrétise les progrès enregistrés sur ce plan dans les enceintes internationales.

C'est ainsi que plusieurs directives font actuellement l'objet de projets d'arrêtés, comme l'homologation des crochets d'attelage, des pneumatiques et des ancrages de ceintures de sécurité.

Par ailleurs, la Belgique a soutenu le projet européen visant l'instauration d'un tachygraphe digital (« boîte noire ») sur les nouveaux véhicules, dans un délai de 2 à 3 ans.

Un des objectifs de l'immatriculation, la lutte contre le vol, a été renforcée, notamment par un contrôle informatique des véhicules signalés comme épaves, des véhicules importés et exportés, tout ceci dans le cadre de collaborations entre diverses autorités, tant nationales qu'internationales. Ceci a déjà eu lieu dans le cadre du système Eucaris (*European Vehicle and Driving Licence Information System*) et le sera également en l'an 2000 grâce à l'accès à la banque des données européenne des véhicules volés dans l'espace Schengen.

En ce qui concerne le transport de produits dangereux, un arrêté royal transpose à présent les directives européennes en la matière, notamment les équipements spéciaux devant protéger les chauffeurs et la construction des citernes. De nouveaux arrêtés royal et ministériel prévoient et organisent la présence d'un conseiller en sécurité au sein de chaque entreprise importante concerné par ce genre de transport.

3.2.6.2. Sécurité du trafic

Au cours du début de l'année 1999, le service de la Sécurité routière, responsable de la gestion de la régle-

verkeer en het rijbewijs, heeft begin 1999 het veiligheidsprogramma van de regering nagenoeg volledig afgevoerd evenals het urgentieprogramma in 10 punten van de minister van Vervoer en de minister van Veiligheid inzake het wegvervoer, althans voor de punten waarvoor de dienst bevoegd is.

Het parlement heeft een wetsontwerp aangenomen waarbij de wet betreffende de politie over het wegverkeer werd gewijzigd met betrekking tot het rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen. Een koninklijk besluit met betrekking tot de bloedproef in die gevallen werd eveneens uitgevaardigd.

België zal verder zeer actief deelnemen aan de discussies die hierover gevoerd worden op het niveau van de Europese Unie in de *High Level Group* en aan het onderzoeksprogramma dat het heeft ingeleid.

In het kader van het hiervoor vermelde urgentieprogramma, werd de reglementering op de signalering van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg, volledig herzien.

Daarbij werden de minimale veiligheidsvoorschriften op het wegennet voor het snel verkeer verbeterd, evenals de voorschriften ter bescherming van de voetgangers en de lichte tweewielers. Er zal tevens werk gemaakt worden van een aanpassing van het verkeersreglement in functie van een hoger en veiliger fietsgebruik.

De problematiek van het rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen zal verder op de voet worden gevolgd. Daarnaast zal een evaluatie moeten worden gemaakt van de maatregelen die de laatste jaren werden genomen, namelijk :

- verkeer van voetgangers en fietsers;
- aanleg van zones 30;
- uitvoering van de reglementering met betrekking tot de verhoogde inrichtingen bestemd om de snelheid terug te brengen tot 30 km per uur.

Ongeveer 60 % van de ongevallen met voertuigen gebeuren in de bebouwde kom. Een belangrijk deel van de aandacht en de inzet voor verkeersveiligheid zal zich dan ook op deze situatie moeten concentreren.

Een ander aandachtspunt betreft de veiligheid van bestuurders van motorfietsen en hun passagiers. Er zullen gesprekken worden gestart met de vertegenwoordigers van de verenigingen van de motorfietsers om voorstellen te formuleren die hun veiligheid moeten verhogen.

De aanpassing van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens

mentation générale en matière de circulation routière et du permis de conduire a pratiquement clôturé le programme de législature que le gouvernement s'était fixé de même que le programme d'urgence en 10 points du ministre des transports et du ministre de la Sécurité en matière de transport routier, s'agissant des points de son ressort.

Comme prévu, le parlement a adopté un projet de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière concernant la conduite sous influence de stupéfiants et de médicaments. Un arrêté royal relatif au prélèvement sanguin dans ce cas de figure a également été pris.

La Belgique continuera de manière très active à s'impliquer dans les discussions dans ce domaine, discussions menées sur le plan de l'Union européenne dans le Groupe à Haut Niveau et participera au programme de recherche qu'elle a initié.

Dans le cadre du programme d'urgence évoqué ci-dessus, la réglementation relative à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique a été entièrement revue.

Sont notamment renforcées les mesures de sécurité minimales à prendre sur le réseau rapide ainsi que les mesures de protection en faveur des piétons et des deux-roues légers. On procédera également à une adaptation de la code de la route en fonction d'une utilisation plus fréquente et plus sûre du vélo.

Outre la problématique de la conduite sous l'influence de stupéfiants et de médicaments dont le suivi est assuré; l'évaluation des mesures prises ces dernières années devra être menée, et notamment :

- en matière de circulation des piétons et de deux-roues légers;
- en matière d'aménagements de zones à 30 km/h;
- dans la mise en oeuvre de la réglementation des dispositifs surélevés destinés à réduire la vitesse à 30 km/h.

60 % des accidents avec voitures surviennent en agglomération. Une part importante des efforts et de la réflexion en matière de sécurité routière sera concentrée sur cette situation.

Un autre axe de réflexion concerne la sécurité des conducteurs et passagers de motocyclettes. Des discussions seront entreprises avec les représentants d'associations de motocyclistes aux fins de dégager des propositions visant à accroître leur sécurité.

L'actualisation de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière —

worden bepaald, ook gekend als het reglement van de wegbeheerder, zal binnenkort de eerste vruchten afwerpen.

Het verplichte gebruik van handenvrije GSM's zal overwogen worden.

Er zal worden overwogen sommige inbreuken uit het strafrecht te halen.

Tot slot blijft het probleem van de sancties op inbreuken op de verkeersreglementering meer dan ooit actueel. In dat kader zal de wet op het rijbewijs met punten opnieuw onder handen worden genomen.

3.2.6.3. Rijbewijs

Op 1 oktober 1998 traden het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs en het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende de voorwaarden voor de erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen in werking. De omzetting in intern recht van de richtlijn 91/439/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs is hiermee tot een goed einde gebracht.

De nieuwe bepalingen verzwaren de toegangsvoorwaarden tot het rijbewijs : striktere normen voor het praktische examen en strengere medische criteria, dit met de bedoeling het rijbewijs enkel toe te kennen aan bestuurders die hun rijbekwaamheid voldoende bewezen hebben.

Onder de maatregelen voorzien bij het koninklijk besluit betreffende het rijbewijs komt de oprichting van het centraal bestand van de rijbewijzen voor. Het bestand heeft een viervoudig doel :

- beschikken over een centraal en betrouwbaar beheers- en controlemiddel van rijdocumenten dat onder andere uitwisseling van informatie mogelijk maakt met onze buitenlandse partners;
- beschikken over een instrument dat het mogelijk maakt volledige statistische studies te maken, wat het mogelijk maakt meer doelgericht maatregelen uit te werken;
- de kern vormen van het rijbewijs met punten voorzien bij artikel 5 van de wet van 18 juli 1990. Voor dit laatste punt, moeten de voorbereidingen natuurlijk nog voortgezet worden in overleg met het ministerie van Justitie;
- aan de betreffende politie- en rijkswachtdiensten de inzage bieden die voorzien is bij het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

Er wordt eveneens voorzien dat een bestand betreffende het verval van het recht tot sturen, waaraan heden nog gewerkt wordt, gekoppeld zou worden aan dit rijbewijsbestand.

Het centraal bestand is operationeel sedert 25 januari 1999. Sindsdien brengen de gemeenten, via het Rijksregister, de gegevens in betreffende iedere houder van

communément appelé règlement gestionnaire — devrait connaître ses premiers résultats.

Une réflexion sur l'obligation d'utiliser des GSM de type main-libre sera entamée.

La dépenalisation de certaines infractions sera considérée.

Enfin, la problématique des sanctions en cas d'infraction en matière de circulation routière reste plus que jamais à l'ordre du jour. Dans cette perspective, la loi relative au permis à points sera remise sur le métier.

3.2.6.3. Permis de conduire

Le 1^{er} octobre 1998 entraient en vigueur l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire et l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite de véhicules à moteur. Ainsi se trouvait finalisée la transposition en droit interne de la directive 91/439/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au permis de conduire.

Les nouvelles dispositions renforcent les conditions d'accès au permis de conduire : normes plus strictes pour l'examen pratique et critères médicaux rendus plus sévères, ceci dans le but de n'octroyer le permis de conduire qu'à des conducteurs qui ont prouvé à suffisance leur aptitude à conduire.

Parmi les mesures prévues par l'arrêté royal relatif au permis de conduire figurait la création d'un fichier central des permis de conduire. Les finalités de celui-ci s'articulent autour de quatre grands axes :

- disposer d'un outil de contrôle et de gestion des titres de conduite fiable et centralisé, qui permette en outre l'échange d'informations avec nos partenaires étrangers;
- disposer d'un outil qui permettra de mener des études statistiques complètes, ce qui permettra à l'avenir de mieux cerner les mesures réglementaires à prendre;
- constituer le noyau du système de permis à points prévu par l'article 5 de la loi du 18 juillet 1990. Pour ce dernier point, les travaux doivent bien sûr être encore poursuivis en concertation avec le ministère de la Justice;
- donner aux services de police et de gendarmerie concernés les possibilités de consultations prévues par l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

Il est également prévu qu'un fichier relatif aux échéances du droit de conduire, actuellement en chantier, soit couplé à ce fichier des permis de conduire.

Le fichier central est opérationnel depuis le 25 janvier 1999. Depuis lors, les communes y encodent, via le Registre national, les données relatives à chaque ti-

een rijdocument. Op dit ogenblik is het echter nog niet volledig betrouwbaar, veel informatie ontbreekt nog. Het departement stelt alles in het werk om de doeltreffendheid van dit systeem zo vlug mogelijk te verzekeren.

De inhoud van de theoretische proef zoals voorzien in het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, slaat onder meer op de milieuaspecten van het gebruik van het voertuig, alsook de houding die de bestuurder moet aannemen ten overstaan van de andere weggebruikers. Het accent wordt meer gelegd op het gedrag van de bestuurder dan op het strikt naleven van de wegcode. In de opleiding moet eveneens gestreefd worden naar een mentaliteitsverandering met meer respect voor de zwakste weggebruikers.

Het is de bedoeling van de directie Rijbewijzen om de erkenningsvoorwaarden van de rijsscholen te herzien, aangezien het huidige systeem dat de toegang tot de markt beperkt, opnieuw moet worden onderzocht in het kader van de Europese richtlijnen.

De toegang tot het beroep van lesgever in een rijsschool is reeds gereguleerd door het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende de voorwaarden voor de erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen. Het is in ieder geval noodzakelijk om de huidige voorwaarden te herzien om de toegang tot examens tot het behalen van het brevet van beroepsbekwaamheid te laten voorafgaan van een verplichte vorming.

In dit opzicht is het noodzakelijk om in het bijzonder de nadruk te leggen op de ondersteuning van de verschillende partijen betrokken bij de afgifte van de rijdocumenten. Onder hen, spelen de gemeentebesturen de belangrijkste rol. Zij stellen de documenten op en leveren ze af en brengen de gegevens in. Het departement staat hen bij met informatie en opleidingsactiviteiten.

3.2.7. Infrastructuur

In het kader van de richtlijn 89/106 « Bouwproducten », heeft de Europese Commissie, op aanvraag van de lidstaten het mandaat inzake de vaste verkeersinrichtingen aangepast door het inbrengen van de producten noodzakelijk voor een beter zicht en de verbetering van de stroefheid van producten voor wegmarkering.

In samenwerking met de gewesten, ondersteunt het departement Verkeer en Infrastructuur het onderzoek naar een beter gedrag in tijd van deze producten.

In afwachting van de CE-markering is de goedkeuring van deze producten in ontwikkeling.

tre de conduite. À l'heure actuelle cependant, il n'est pas encore complètement fiable, beaucoup d'informations n'y étant pas encore complétées. Le département mettra tout en oeuvre pour que l'efficacité de ce système soit assurée le plus rapidement possible.

La matière de l'examen théorique telle que prévue par l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire porte notamment sur les règles d'utilisation du véhicule en relation avec le respect de l'environnement ainsi que sur les attitudes que le conducteur doit adopter vis-à-vis des autres usagers. L'accent est mis d'avantage sur le comportement du conducteur que sur le respect strict des règles du code de la route. La formation doit également être orientée vers un changement des mentalités et un respect accru des usagers les plus vulnérables.

Il entre dans l'intention de la direction du Permis de conduire de revoir les conditions d'agrément des écoles de conduite étant donné que l'actuel système qui limite l'accès au marché devrait être réexaminé à la lumière des directives européennes.

L'accès à la profession d'instructeur dans une école de conduite est déjà réglementé par l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite. Toutefois, il est indispensable de revoir les conditions actuelles afin d'imposer une formation obligatoire préalable à l'accès aux examens en vue de l'obtention du brevet d'aptitude professionnelle.

À cet égard, il est indispensable de mettre tout particulièrement l'accent sur le soutien aux différents acteurs concernés par la délivrance des titres de conduite. Parmi ceux-ci, les administrations communales jouent un rôle de premier plan : ce sont elles qui délivrent et rédigent les documents et qui procèdent à l'encodage des données. Le département les soutient avec de l'information et des activités de formation.

3.2.7. Infrastructure

Dans le cadre de la directive 89/106 « Produits de construction », la Commission européenne, à la demande des États membres, a adapté le mandat relatif aux dispositifs fixes de circulation en introduisant les produits indispensables à une meilleure visibilité et à l'amélioration de la glissance des produits de marquage routier.

En collaboration avec les régions, le département des Communications et de l'Infrastructure soutient la recherche d'un meilleur comportement dans le temps de ces produits.

En attendant le marquage CE, l'agrément de ces produits est en cours de développement.

4. Mobiliteit en bereikbaarheid

4.1. Strategisch

De toenemende verkeersdrukke werd in het verleden al te vaak opgevangen door investeringen in nieuwe verkeersinfrastructuur. Deze aanpak heeft omwille van verscheidene redenen zijn grens bereikt. De verkeersdrukke houdt echter niet op te groeien, waardoor de druk op de omgeving en de economie onhoudbaar hoog wordt.

De overheid heeft tot taak de bereikbaarheid maximaal te waarborgen, niet alleen als voorwaarde voor economische groei, maar ook in het kader van de ontplooiing van het individu en het behoud van de sociale verworvenheden. Het komt er dus op aan een evenwicht te vinden tussen het vervoersaanbod (netten, voertuigen en hun capaciteit) en de vraag naar vervoer (mobiliteitsbehoeften), op een niveau dat aanvaardbaar geacht wordt. Dit evenwicht moet gestuurd worden teneinde een bijdrage te leveren aan de duurzame ontwikkeling van het land.

4.2. Operationeel

4.2.1. Luchtvaart

De reeds vermelde groei in het luchtverkeer, waarbij onder meer Eurocontrol bij een ongewijzigd beleid een verdubbeling van het luchtverkeer voorziet voor 2015, brengt ontegensprekelijk een aantal problemen met zich.

Het spoor en de HST in het bijzonder zouden aldus een volwaardig alternatief kunnen bieden voor de verplaatsingen tot 600 à 800 km.

De stijgende groeicijfers voor de nationale luchthaven leveren niet alleen economisch voordeel op maar dragen ook vertragingen in zich. Het beheersen van deze vertraging is toevertrouwd in zijn gezamenlijke context aan Eurocontrol. Het EATMP-programma (*European Air Traffic Management Programme*) moet ertoe leiden dat de congestieproblemen geen verstikkende invloed uitoefenen op de afhandeling van het gestegen aantal vluchten. Het uitwerken van het « *gate tot gate* »-principe moet een vlottere afhandeling van de luchtverkeersstroom bevorderen, alsook de RVSM (vermindering van de verticale afstand tussen de vliegtuigen).

De doorgevoerde herstructurering van de RLW (regie der Luchtwegen), opgesplitst in een beheersentiteit voor de luchthaven (BIAC) en een instantie voor controle van het Belgisch Luchtruim (Belgocontrol) moet ook bijdragen tot de meer efficiënte verwerking van enerzijds de passagiers en de cargo en anderzijds het luchtverkeer.

De rechtstreekse verbeterde verbinding van de luchthaven met de hoofdstad, via het spoor, is een positief

4. Mobilité et accessibilité

4.1. Stratégique

Dans le passé, les problèmes de congestion étaient anticipés trop souvent par de nouveaux investissements en infrastructure. Pour de nombreuses raisons, cette option a atteint sa limite. Le trafic ne peut se développer au point de menacer l'environnement et l'économie.

L'autorité a pour tâche de garantir au maximum l'accessibilité, non seulement comme condition au développement économique, mais aussi au nom de l'épanouissement de l'individu et du maintien des acquis sociaux. Il est donc question de rechercher un équilibre entre l'offre de transport (les réseaux, les véhicules et leurs capacités) et la demande (les besoins de mobilité) à un niveau acceptable, équilibre qu'il convient de réguler en vue de contribuer au développement durable du pays.

4.2. Opérationnel

4.2.1. Aéronautique

La croissance du trafic aérien, déjà mentionnée, au sujet de laquelle Eurocontrol prévoit, à politique inchangée, un doublement pour 2015 donnera lieu, sans aucun doute, à quelques problèmes.

Ainsi, le chemin de fer et notamment le TGV, devrait permettre d'offrir une alternative valable pour les liaisons pouvant aller jusqu'à 600-800 km.

L'augmentation pour l'aéroport national n'aura pas seulement des bénéfices économiques pour conséquence mais elle impliquera aussi des retards. La gestion de ces retards est confiée dans son contexte global à Eurocontrol. Le programme EATMP (*European Air Traffic Management Programme*) doit en arriver à ce que les problèmes de congestion n'aient pas une influence étouffante sur le traitement du nombre de vols accrus. L'élaboration du principe « *gate to gate* » doit aussi promouvoir un traitement plus souple du trafic aérien, ainsi que le RVSM (réduction de la distance verticale entre les avions).

La restructuration réalisée à la RVA (régie des Voies aériennes), dès maintenant scindée en une entité de gestion de l'aéroport (BIAC) et en une instance de contrôle de la gestion de l'espace aérien belge (Belgocontrol), doit donner son apport pour un traitement plus efficace, d'une part, des passagers et du fret et d'autre part du trafic aérien.

L'amélioration de la connection directe de l'aéroport avec la capitale par le rail est un élément positif dans ce

element in het mobiliteitsdossier, ook gezien de aangeboden frequentie (4x/uur). Een betere verbinding met het HST-net wordt onderzocht, evenals andere verbeteringen voor de bereikbaarheid van de luchthaven met het openbaar vervoer.

4.2.2. Zeevaart

De kustvaart kan op Europees vlak een volwaardig alternatief zijn voor het vervoer van goederen over de weg zoals onder meer het bulk-, container- of autovervoer.

Teneinde op de toekomstige behoeften in te spelen werd, in overleg met de Vlaamse Overheid, met ingang van het academiejaar 1998-1999, een onderwijsprogramma uitgewerkt in gespecialiseerde instellingen voor technisch secundair onderwijs (Oostende en Kallo) dat leidt tot diploma's en brevetten voor de beperkte kustvaart. Dit onderwijsprogramma is in volledige overeenstemming met de internationale vereisten (STCW-95).

4.2.3. Binnenvaart

De liberalisatie van de binnenvaartmarkt op 30 november 1998, die een einde maakte aan het toerbeurststelsel en de verplichte tarifiering, zal ongetwijfeld de opdrachtgevers van transport ertoe aanzetten de keuze inzake de meest adequate transportmodus in heroverweging te nemen. Nadat de vrachtprijzen zich zullen hebben hersteld op een niveau waarbij alle partijen hun voordeel gerealiseerd zien worden, zal de binnenvaart profijt moeten halen uit de verwachte verandering van vervoerswijze.

4.2.4. Spoorvervoer

De spoorwegen staan centraal in alle acties ter verbetering van de mobiliteit.

Op het vlak van het binnenlands verkeer heeft het in mei 1998 ingevoerde IC-IR-plan van de NMBS het globale aanbod met meer dan 8 % verhoogd; dit plan kadert ook in het perspectief van een werkelijk GEN voor Brussel, dat een verhoging van de rechtstreekse verbindingen met de hoofdstad en een groter aanbod aan regelmatige verbindingen inhoudt.

Naar de toekomst toe zal het openbaar vervoer in de eerste plaats dienen te voorzien in regelmaat en voor eenieder toegankelijk moeten zijn. De coördinatie en de samenwerking met de regionale en openbare vervoermaatschappijen moet versterkt worden, zowel op het gebied van de uurregelingen als van de integratie van

dossier de mobilité, notamment grâce à la fréquence offerte (4x/heure). Une meilleure liaison avec le réseau TGV est à l'examen, de même que d'autres améliorations pour l'accessibilité de l'aéroport par les transports publics.

4.2.2. Navigation maritime

Le cabotage maritime peut, au niveau de l'Europe, présenter une alternative valable au transport de marchandises par la route notamment en ce qui concerne le transport de pondéreux, de conteneurs ou de véhicules automobiles.

De façon à rencontrer les besoins futurs, et ce, en accord avec les autorités flamandes, un programme d'enseignement, prenant cours lors de l'année académique 1998-1999, a été établi, au sein des établissements spécialisés pour l'enseignement technique secondaire (Ostende et Kallo). Cet enseignement prodigué en complète concordance avec les exigences internationales en la matière (STCW-95) conduit à l'obtention de diplômes et de brevets pour le cabotage restreint.

4.2.3. Navigation intérieure

La libéralisation du marché de la navigation intérieure à partir du 30 novembre 1998, qui a mis fin au système d'affrètement par tour de rôle et aux tarifs obligatoires, incitera indubitablement les donneurs d'ordre de transport à reconsidérer leurs choix en ce qui concerne le mode de transport le plus adéquat. Dès que les frets se seront rétablis à un niveau satisfaisant pour toutes les parties, la navigation intérieure devrait tirer profit du changement attendu de mode de transport.

4.2.4. Transport par rail

Le chemin de fer reste au centre de toutes les actions visant l'amélioration de la mobilité.

Sur le plan du trafic intérieur, le plan IC-IR de la SNCB, mis en place en mai 1998, a pour effet d'accroître globalement l'offre de plus de 8 %; il s'inscrit également dans la perspective d'un véritable réseau RER pour Bruxelles, par l'augmentation de liaisons directes avec la capitale et de services cadencés plus nombreux.

À l'avenir, les différents modes de transports en commun doivent être réguliers en temps et aisément accessibles à tous. La coordination et la collaboration avec les sociétés régionales de transport doivent être renforcées notamment en matière d'horaires et d'intégration tarifaire. En outre, des mesures tarifaires seront mises

de tarieven. Daarenboven zullen nieuwe tarifaire maatregelen toegepast worden met het oog op een betere toegankelijkheid en het aantrekken van een nieuw publiek.

Er moet een groter aandeel gerealiseerd worden in het personen- en goederenvervoer, zowel op nationaal als internationaal vlak. Ook de specifieke noden van de pendelaars moeten beantwoord worden. Daarom zal een sanctiesysteem ingevoerd worden om te komen tot een meer nauwgezette en strikte naleving van het beheerscontract, vooral wat betreft de steeds weerkerende vertragingen. Het investeringsprogramma zal aan een externe toetsing onderworpen worden om na te gaan of het aan de gestelde doeleinden beantwoordt. Het is onder meer in die zin dat het beheerscontract 1997-2001 zal worden aangepast.

Er dient ook een oplossing te worden gevonden voor het dichtslibben van Brussel. Daartoe zal een aanvang worden gemaakt met het aanleggen van een Gewestelijk Expresnet (GEN). Daarbij zal gezocht worden naar een inbreng van privé- en publiek kapitaal.

Op het vlak van het internationaal verkeer rijden sinds 1998 de hogesnelheidstreinen Thalys, de HST's naar Frankrijk en Eurostar al een jaar lang op de nieuwe lijn tussen Brussel (Lembeek) en de Franse grens. De duidelijke toename van het aantal reizigers-km is grotendeels te danken aan het succes van deze hogesnelheidstreinen.

Het gecombineerd vervoer van goederen is nu als een behoefte van de Natie opgenomen in het beheerscontract van de NMBS en de voorstellen uit het gemeenschappelijke verslag van het departement en van de NMBS zullen een nieuwe impuls geven aan deze vervoerswijze en bijdragen tot de overgang van de weg naar het spoor.

4.2.5. Wegvervoer

Het vervoer van goederen met zware voertuigen wordt over het algemeen als één van de voornaamste oorzaken van de mobiliteitsproblemen beschouwd.

De overheid moet dan ook trachten het wegvervoer te rationaliseren door meer goederen met minder voertuigen te laten vervoeren. Zowel op nationaal als op internationaal vlak werden verscheidene maatregelen getroffen om dit te bereiken.

Zodoende werd sinds 1 juli 1998 de intracommunautaire liberalisatie uitgebreid tot het cabotagevervoer, dit wil zeggen tot het verrichten van nationaal vervoer in een ander land dan dat waar het voertuig is ingeschreven.

Op het vlak van het personenvervoer is de federale overheid enkel bevoegd voor het ongeregeld vervoer (nationaal en internationaal autocarvervoer) en het internationaal geregeld vervoer over lange afstand. Het verbeteren van de mobiliteit op het vlak van het

en œuvre en vue de promouvoir à la fois une meilleure accessibilité et de gagner de nouveaux publics.

Il faut réserver une place plus importante aux transports de personnes et de marchandises, aussi bien au niveau national qu'international. Les besoins spécifiques des navetteurs doivent être rencontrés. À cet effet, un système de sanction sera introduit pour arriver à une application plus précise et plus stricte du contrat de gestion, en particulier pour les retards récurrents. Le programme d'investissements sera soumis à une évaluation extérieure afin de vérifier s'il répond aux objectifs fixés. C'est notamment dans ce sens que le contrat de gestion 1997-2001 sera réactualisé.

Dans le même esprit, une solution doit être trouvée pour résoudre le problème de l'engorgement propre à Bruxelles. À cet égard, la réalisation d'un Réseau Express Régional (RER) débutera. C'est pourquoi on recherchera l'apport de capital privé ou public.

Sur le plan du trafic international, le trafic à grande vitesse (Thalys, TGV vers la France et Eurostar) a connu en 1998 sa première année complète de circulation sur la ligne nouvelle entre Bruxelles (Lembeek) et la frontière française. La progression significative en voyageurs-km est en grande partie due au succès de ses services à grande vitesse.

L'inscription du transport combiné de marchandises dans le contrat de gestion de la SNCB en tant que besoin de la Nation et les propositions contenues dans le rapport établi en commun par l'administration et la SNCB devraient permettre de donner une nouvelle impulsion à ce mode de transport et à engendrer un nouveau transfert de la route vers le rail.

4.2.5. Transport par route

Le trafic des poids lourds en transport de marchandises est communément considéré comme une des causes principales des problèmes de mobilité.

Les autorités doivent donc tenter de rationaliser le transport routier en faisant transporter plus de marchandises par moins de véhicules. Diverses mesures ont été prises en ce sens, tant au niveau national qu'international.

Ainsi, depuis le 1^{er} juillet 1998, la libéralisation intracommunautaire a été étendue au cabotage, c'est-à-dire à l'exécution de transports nationaux dans les pays autres que celui où le véhicule est immatriculé.

Dans le domaine du transport de personnes, l'autorité fédérale n'est compétente que pour les services occasionnels (transport national et international par autocar) et les services internationaux réguliers sur longues distances. L'amélioration de la mobilité dans le domaine

personenverkeer zal daarom moeten gebeuren in nauw overleg met de gewestelijke overheden.

4.2.6. Transportorganisatoren

Door de mondialisering van het handelsverkeer en de nieuwe logistieke concepten spelen de vervoersorganisatoren een grotere rol in de goederenstroom.

De tussenpersonen in het goederenvervoer, waarvan het beroep gereguleerd is door de wet van 26 juni 1967 bieden de ondernemingen een waaier van diensten aan voor het vervoer van begin- tot eindpunt binnen een optimale dienstverleningsketen die de technische, commerciële en omgevingsvoordelen van iedere vervoerswijze verenigt.

5. Milieu

5.1. *Strategisch*

De toenemende onleefbaarheid op de wegen en de bebouwde kommen die zij doorlopen en die vooral door het wegverkeer wordt veroorzaakt, wordt vooral gesymboliseerd door de alomtegenwoordigheid van de auto en de vrachtwagen. Deze onleefbaarheid komt tot uiting in de teloorgang van groene ruimtes, geluidsoverlast, uitstoot van schadelijke stoffen en in de moeilijkheden voor de zwakke weggebruiker om op een verantwoorde manier aan het verkeer deel te nemen. Samen met de aanpak van het mobiliteitsprobleem is ook de zorg voor de kwaliteit van onze leefomgeving in de brede zin bijgevolg een belangrijk aandachtspunt geworden. De aanpak van beide probleemgebieden is overigens voor een groot gedeelte gelijklopend.

Geluid en uitstoot van schadelijke stoffen van alle vervoermiddelen moeten maximaal teruggedrongen worden en er moet naar gestreefd worden de vervoermiddelen en de beschikbare infrastructuur zo efficiënt mogelijk te gebruiken.

5.2. *Operationeel*

5.2.1. Luchtvaart

Leefbaarheid in de luchtvaart heeft essentieel te maken met overlast aan geluid en uitstoot van gassen. De ontwikkeling, bouw en operationaliseren van geluidsarme en minder verontreinigende toestellen moet er toe leiden dat deze geleidelijk de lawaaierige en sterk verontreinigende toestellen vervangen.

In verband met het geluid dat door vliegtuigen wordt veroorzaakt, zal België de EU-richtlijnen 92/14/EEG, 98/20/EG en 99/28/EG, net als in het verleden, strikt toepassen zodat de hinder van deze oude en luidruchtige toestellen wordt geminimaliseerd. Hetzelfde standpunt

du transport de personnes ne pourra donc se faire qu'en étroite concertation avec les autorités régionales.

4.2.6. Organismes de transport

La mondialisation des échanges commerciaux et les nouveaux concepts logistiques ont donné une importance accrue au rôle des organismes de transport dans les flux de marchandises.

Les auxiliaires de transport de marchandises, dont la profession est réglementée par la loi du 26 juin 1967, offrent aux entreprises une gamme de services pour le transport de bout en bout dans une chaîne optimale associant les avantages techniques, commerciaux et environnementaux de chaque mode de transport.

5. Environnement

5.1. *Stratégique*

Le caractère de plus en plus invivable de nos routes, et des agglomérations qu'elles traversent, provoqué surtout par le trafic routier, est caractérisé par l'omniprésence de la voiture et du camion. Cette invivabilité se manifeste par la disparition des espaces verts, les nuisances sonores, l'émission de gaz nocifs et les difficultés que rencontrent les usagers les plus vulnérables pour participer en toute sécurité et d'une manière responsable au trafic. Avec la mobilité, le souci de la qualité de notre environnement, au sens large du terme, constitue donc une de nos préoccupations majeures. L'approche de ces deux domaines est liée dans une large mesure.

Le bruit et l'émission de matières toxiques de tous les moyens de transport doivent être réduits au maximum et l'infrastructure et les moyens de transport doivent être utilisés de la manière la plus rationnelle.

5.2. *Opérationnel*

5.2.1. Aéronautique

La viabilité du secteur aérien se rapporte essentiellement à la surcharge de bruit et à l'émission de gaz. Le développement, la construction et la mise en opération d'avions moins bruyants et moins polluants doit aboutir à ce qu'ils remplacent graduellement les avions plus bruyants et fortement polluants.

En ce qui concerne le bruit des avions, la Belgique appliquera comme par le passé d'une façon stricte les directives de l'UE 92/14/CEE, 98/20/CE et 99/28/CE, afin de minimiser les nuisances causées par ces anciens appareils bruyants. Le même point de vue vaut

geldt ten aanzien van de EG-verordening 99/925/EG van de Raad van 29 april 1999 over de niet-toevoeging aan de registers en het gebruik van gerecertificeerde toestellen. Het gaat om oude toestellen die mits enige technische aanpassing nipt voldoen aan de normen van hoofdstuk 3 van bijlage 16 van de ICAO-Convention.

In het kader van ICAO zal België samen met EU en CEAC ook zijn steun verlenen aan elk voorstel dat nog striktere voorschriften inzake geluidsniveau voor vliegtuigen nastreeft.

Het departement zal inspanningen leveren in samenwerking met de Gewesten, om een evenwicht te vinden tussen enerzijds de milieueisen en de kwaliteit van het leven en anderzijds de mobiliteit en de economische belangen van de luchtvaartsector.

Wat de uitstoot betreft, tracht België samen met de CEAC, en gesteund door de EU binnen ICAO de normen voor de uitstoot van stikstofoxyde voor de goedkeuring van prototypes van straalvliegtuigen te verstrengen. Op de volgende ICAO-assembly (oktober 2001) wordt het resultaat van deze inspanningen voorgelegd ter discussie. ICAO pakt het probleem reeds aan door een regeling van de uitstoot van polluerende stoffen teweeggebracht door de verbranding van de brandstof in de vliegtuigmotoren in « *Aircraft Engine Emissions- Volume II* » van Bijlage 16 « *Environmental Protection* » van ICAO.

Een « *Emission Certificate* » wordt afgeleverd door de certificerende overheid, op basis van de voorzieningen beschreven in bovenvermelde reglementering. De JAA schenkt aandacht aan de uitstoot van giftige stoffen in de atmosfeer.

Door het verder moderniseren van zijn vloot zal Sabena, die de belangrijkste gebruikster is van Brussel-Nationaal, tot een van de milieuvriendelijkste luchtvaartmaatschappijen behoren. De keuze voor stille en schone motoren moet in de omgeving van de nationale luchthaven de ongemakken van het luchtverkeer beperken. De Directie van Sabena heeft zich verbonden een beleid van nauwe dialoog te voeren met alle partijen die bij de ontwikkeling van de luchthavenactiviteit op Brussel-Nationaal zijn betrokken. Andere Belgische vervoerders vliegen met een moderne vloot (zowel qua geluid als qua uitstoot). Voor het luchtvrachtvervoer zullen eveneens inspanningen worden gedaan om de oudste toestellen geleidelijk te vervangen door meer milieuvriendelijke toestellen.

5.2.2. Zeevaart

Het departement heeft een belangrijke taak op het vlak van het verhinderen en beteugelen van de verontreiniging van de zeewateren door de normale exploitatie van schepen. Het dumpen van afvalstoffen, tellurische verontreiniging en vervuiling van waterlopen behoren

voor de directive du Conseil 99/925/CE sur la non-inscription aux registres et l'usage d'avions recertifiés. Il s'agit d'anciens appareils qui, moyennant quelques adaptations techniques satisfont de toute justesse aux normes du chapitre 3 de l'annexe 16 de la Convention-OACI.

Dans le cadre de l'OACI, la Belgique, en coopération avec l'UE et la CEAC, donnera son appui à chaque proposition impliquant des prescriptions encore plus strictes au sujet du niveau de bruit des avions.

Le département fournira des efforts en concertation avec les Régions afin de trouver un équilibre entre, d'une part, les impératifs environnementaux et la qualité de la vie, et, d'autre part, les intérêts économiques du secteur aéronautique.

En ce qui concerne les émissions, la Belgique, de concert avec la CEAC et appuyée par l'UE, essaiera de renforcer les normes d'émissions d'oxyde d'azote lors de l'approbation des prototypes d'avions subsoniques. Le résultat de ces efforts sera présenté pour discussion à la prochaine assemblée de l'OACI en octobre 2001. L'OACI, dès à présent, s'attaque à ce problème en réglant les émissions de matières polluantes causées par la combustion des carburants par « Émissions de Moteur d'Avion-Volume II » de l'annexe 16 « Protection de l'Environnement » de l'OACI.

Un « Certificat d'Émission » est délivré par l'autorité certifiante sur la base des prescriptions reprises dans la réglementation mentionnée plus haut. Le JAA prête son attention à l'émission de matières toxiques dans l'atmosphère.

En continuant la modernisation de sa flotte, la Sabena, qui est la principale utilisatrice de l'aéroport de Bruxelles-National, comptera parmi les sociétés les plus propres. L'option pour des moteurs « silencieux » et « propres » doit limiter aux environs de l'aéroport les inconvénients du trafic aérien. La direction de la Sabena s'est engagée à mener une politique de dialogue étroit avec tous ceux qui sont concernés par le développement de l'activité aérienne à l'aéroport de Bruxelles-National. Les autres transporteurs belges utilisent aussi une flotte moderne (tant au niveau du bruit qu'au niveau des émissions). Pour le transport de fret par avion, on s'efforcera également de remplacer graduellement les appareils les plus anciens par des appareils plus « propres ».

5.2.2. Navigation maritime

Le département s'est assigné une tâche fondamentale au niveau de la prévention et de la répression de la pollution des eaux maritimes par l'exploitation des navires. Le rejet à la mer de déchets, la pollution tellurique et la pollution par les cours d'eau relèvent, au contraire,

daarentegen tot de bevoegdheden van andere departementen of gewestregeringen.

Het herhaaldelijk gewijzigd MARPOL Verdrag 73/78 voorziet in voorschriften betreffende het voorkomen van de verontreiniging van de zee door olie, chemische stoffen, verpakte goederen, sanitair- en keukenafval. Deze aangelegenheden worden in detail uitgewerkt in intern recht.

Op Europees vlak wordt gewerkt aan een regelgeving om scheepsafval in ruime zin op verplichte wijze af te geven in een aanleghaven.

Het uitstoten van schadelijke gassen ingevolge de door zeeschepen gebruikte brandstof zal eerlang door de IMO (*International Maritime Organisation*) en de EU (Europese Unie) genormeerd worden.

5.2.3. Binnenvaart

De binnenvaart wordt algemeen beschouwd als de meest milieuvriendelijke vervoerswijze; geluidshinder en uitstoot van schadelijke gassen zijn tot een minimum herleid. De overheveling van vracht van het wegvervoer naar de binnenvaart zal dan ook de bescherming van het leefmilieu ten goede komen.

Er worden thans studies ondernomen, binnen de schoot van de Centrale Rijnvaartcommissie, om de uitstoot van motoren te verminderen.

In samenhang met het bevorderen van de mobiliteit zal de te verwachten verandering van vervoerswijze eveneens de impact op de omgeving in grote mate beïnvloeden.

5.2.4. Spoorvervoer

Het spoorvervoer, met inbegrip van het gecombineerd vervoer, is een alternatieve vervoerswijze die ook weinig milieuhinder veroorzaakt, onafgezien van zijn troeven inzake energieverbruik en veiligheid.

Bij de verwezenlijking van nieuwe lijnen en de modernisering van de bestaande infrastructuur wordt rekening gehouden met de milieufactoren bij de uitvoering van studies inzake inplanting. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de minimalisering van de oppervlakte van de beslagleggingen en aan de bescherming tegen geluidsoverlast en trillingen, dankzij de vernieuwing van het rollend materieel.

5.2.5. Wegvervoer

Aan het wegvervoer zijn inherente nadelen verbonden, namelijk verkeersshinder, luchtvervuiling en lawaai. De overheid heeft zich tot doel gesteld het wegvervoer

des compétences d'autres départements ou des gouvernements régionaux.

La Convention MARPOL 73/78 qui a été modifiée à maintes reprises contient diverses prescriptions techniques relatives à la prévention de la pollution de la mer par des hydrocarbures, des substances chimiques, des marchandises conditionnées, des déchets sanitaires et ménagers. Ces questions sont réglées, par le détail, dans le droit interne.

Sur le plan européen une législation est en cours d'élaboration pour instaurer une obligation de remise dans un port d'escale des déchets, de quelque nature qu'ils soient, provenant des navires.

L'évacuation de gaz nocifs produits par le combustible employé à bord des navires sera prochainement réglementée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et par l'Union européenne (UE).

5.2.3. Navigation intérieure

La navigation intérieure est généralement considérée comme le mode de transport le plus respectueux de l'environnement; la pollution sonore et l'émission de gaz nocifs y sont réduites à leur strict minimum. Le transfert, vers la navigation intérieure, du fret imparti au transport par la route ne pourra qu'être bénéfique pour l'environnement.

À l'heure actuelle, des études sont entreprises, dans les milieux de la Commission centrale pour la Navigation sur le Rhin, pour diminuer les rejets des moteurs.

En relation avec la promotion de la mobilité, le changement attendu de mode de transport aura certainement un impact sur l'environnement.

5.2.4. Transport par rail

Le transport par chemin de fer, y compris le transport combiné, constitue l'autre mode de transport qui entraîne peu de nuisances pour l'environnement, indépendamment de ses atouts en matière de consommation d'énergie et de sécurité.

La réalisation de nouvelles lignes et la modernisation des infrastructures existantes s'opèrent en prenant intégralement en compte les aspects d'environnement lors de l'exécution des études d'implantation. Une attention particulière est consacrée à la minimisation de la surface des emprises et à la protection de l'environnement contre le bruit et les vibrations, grâce notamment au renouvellement du matériel roulant.

5.2.5. Transport par route

Le transport routier comporte des inconvénients inhérents à son développement, notamment la congestion, la pollution de l'air et le bruit. L'objectif de l'autorité

zo doeltreffend mogelijk te laten verlopen en daarbij de voorwaarden te scheppen om een groeiende samenwerking met andere vervoerswijzen te bevorderen.

In de Benelux en in de Europese Unie werden er eveneens maatregelen getroffen om het vervoer per autocar te liberaliseren en te rationaliseren, teneinde lege trajecten te vermijden.

De Europese Ministerraad heeft op 17 juni de richtlijn 1999/62/EG goedgekeurd, betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtovertuigen. Zij vervangt de richtlijn 1993/89/EG, die door het Europese Hof van Justitie nietig werd verklaard. De inwerkingtreding is voorzien op 1 januari 2001.

De belangrijkste punten van de nieuwe richtlijn hebben betrekking op een aanpassing van de tarieven van de gebruiksrechten (eurovignet) op een differentiatie van deze laatste op basis van de « euro »-normen in het voordeel van de milieuvriendelijke vrachtwagens. *Mutatis mutandis* werd een principeoplossing van hetzelfde type uitgewerkt voor de transit door Zwitserland.

In overeenstemming met Europese richtlijnen die in bespreking zijn, wordt overwogen, in tegenstelling tot de huidige situatie in België, het vrachtverkeer tijdens bepaalde periodes te beperken.

5.2.6. Wegverkeer

De controle van de uitlaatgassen gebeurt bij de periodieke verplichte keuring van de voertuigen. Voortaan omvat deze :

- controle van de uitstoot van koolstofmonoxyde, voor de benzinemotors en de goede werking van de lambdasonde voor voertuigen voorzien van een katalysator;
- controle van de doorzichtigheid van de rook van dieselmotoren.

Een koninklijk besluit dat binnenkort moet uitkomen voorziet :

- de verplichting om het systeem te laten monteren of wijzigen door een LPG-installateur;
- de verplichting om een automatisch vulsysteem te gebruiken;
- de verplichting om nagenoeg alle elementen van de installatie te laten goedkeuren, tenzij ze aan de Europese goedkeuringsnormen voldoen;
- een verplichte LPG-meter op het instrumentenbord.

5.2.7. Infrastructuur

De bouwproducten mogen geen bron van degradatie voor de leefkwaliteit zijn. Ook de bouwproducten worden onderzocht op hun inhoud of de emissie van gevaarlijke substanties.

est d'organiser le transport routier le plus efficacement possible tout en créant les conditions d'une complémentarité croissante avec d'autres modes de transport.

Des mesures ont aussi été prises au sein du Bénélux et de l'Union européenne pour libéraliser et rationaliser le transport par autocar, afin d'éviter les trajets à vide.

Le Conseil des ministres de l'Union européenne du 17 juin a adopté la directive 1999/62/CE, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. Elle remplace la directive 1993/89/CE qui fut frappée de nullité par la Cour européenne de Justice. Il est prévu qu'elle soit effectivement d'application à partir du 1^{er} janvier 2001.

Les points les plus importants de la nouvelle directive portent sur une adaptation des taux des droits d'usage (eurovignette), sur une différenciation de ces derniers sur la base des normes « euro » en faveur des camions plus propres. *Mutatis mutandis*, une solution de principe d'un type similaire a été mise au point concernant le transit routier de la Suisse.

En concordance avec les directives européennes qui sont en discussion, il est envisagé, par rapport à la situation actuelle en Belgique, de limiter le transport de marchandises pendant des périodes déterminées.

5.2.6. Circulation routière

Un contrôle des gaz d'échappement a lieu lors de la présentation périodique des véhicules au contrôle technique obligatoire. Il porte désormais sur :

- le contrôle des émissions de monoxyde de carbone, pour les moteurs à essence et le bon fonctionnement de la sonde lambda pour les véhicules équipés d'un catalyseur;
- le contrôle de l'opacité des fumées émises par les moteurs diesel.

Un arrêté royal sur le LPG qui doit sortir incessamment prévoit :

- l'obligation de passer par un installateur LPG pour le montage ou les modifications apportées au système;
- l'obligation d'utiliser un remplissage automatique du réservoir;
- l'obligation d'une homologation de pratiquement tous les composants de l'installation;

- l'obligation de la présence d'une jauge au tableau de bord.

5.2.7. Infrastructure

Les produits de construction ne doivent pas être une source de dégradation de la qualité de la vie. Aussi, les produits de construction sont examinés sous l'aspect de leur contenu ou de leur émission de substances dangereuses.

Op dit ogenblik gaat de Directie Goedkeuring en Voor-schriften over tot de inventaris van de Belgische reglementeringen evenals tot die van de substanties die inhoudelijk kunnen aanwezig zijn of kunnen vrijgegeven worden en zodanig een gevaar voor de leefkwaliteit vormen.

6. Sociaal-economische aspecten

6.1. Strategisch

Binnen een eenheidsmarkt zoals die vandaag binnen de Europese Unie bestaat, is geen plaats meer voor kwantitatieve beperkingen inzake capaciteit op markt-toegang, voor opgelegde tarieven of voor afscherming van nationale markten. Kleinere landen zoals België hebben er alle belang bij dat hun ondernemingen kunnen mededingen binnen een ruime internationale markt waarbij een goede sociale bescherming van de werknemers verzekerd is. Om onze ondernemingen deze kansen te bieden wordt actief meegewerkt aan het wegwerken van handelsbelemmeringen binnen en buiten de Europese Unie. Dit is zowel in het belang van de vervoerders als voor de economie in het algemeen.

6.2. Operationeel

6.2.1. Luchtvaart

Voor de luchtvervoerdiensten binnen de Europese Unie blijven de bepalingen gelden van het « derde luchtvaartpakket » die de totale vrijheid van commerciële exploitatie waarborgen voor de in de Europese Unie gevestigde luchtvaartmaatschappijen.

Op EU-vlak werden de Europese verordeningen inzake geautomatiseerde boekingssystemen en de regels voor de compensatie bij instapweigeringen aangepast waarbij respectievelijk meer transparantie met betrekking tot de reisagentschappen en betere informatie voor de passagiers en hun rechten bij instapweigering worden vastgelegd.

Een sectorieel akkoord inzake luchtvervoer werd tussen de EU en Zwitserland ondertekend.

Het Bestuur neemt ook deel aan de besprekingen tussen de Europese Commissie en 10 landen van Oost- en Midden Europa over de totstandkoming van een gemeenschappelijke markt voor luchtvervoer.

Sinds 1 januari 1998 zijn de bepalingen van de Europese richtlijn 96/67 EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Unie van toepassing. Het Bestuur van de Luchtvaart heeft in overleg met de luchthavenbeheerders en de industrie deze richtlijn naar Belgisch recht omgezet. Deze bepalingen moeten het mogelijk

Actuellement, l'on procède à l'inventaire des réglementations belges ainsi qu'à celui des substances qui pourraient être contenues ou émises et constituer un danger pour la qualité de la vie.

6. Aspects socio-économiques

6.1. Stratégique

Dans le cadre du marché unique, tel qu'il existe actuellement au sein de l'Union européenne, il n'y a plus de place pour des restrictions quantitatives en matière de capacité ou d'accès au marché, pour des tarifs imposés ou des mesures protectionnistes. Les plus petits pays comme la Belgique ont tout intérêt à ce que leurs entreprises soient concurrentielles au sein d'un vaste marché international tout en assurant une bonne protection sociale aux travailleurs. Pour offrir ces opportunités à nos entreprises, la Belgique collabore activement à la suppression d'entraves commerciales à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union européenne, tant dans l'intérêt de nos transporteurs que dans celui de l'économie en général.

6.2. Opérationnel

6.2.1. Aéronautique

Les dispositions du « troisième paquet aéronautique » restent d'application pour les services de transport aérien de l'Union européenne. Elles garantissent la liberté totale d'exploitation commerciale pour les compagnies implantées dans l'Union européenne.

Sur le plan de l'UE, les directives européennes sur les systèmes automatiques de réservation et les règles de compensation en cas de refus d'embarquement ont été adaptées. On a établi respectivement plus de transparence vis-à-vis des agences de voyage et une meilleure information du passager et de ses droits en cas de refus d'embarquement.

Un accord sectoriel pour le transport aérien est signé entre l'Union européenne et la Suisse.

L'Administration participe aussi aux négociations entre la Commission européenne et 10 pays d'Europe de l'Est et d'Europe centrale afin d'aboutir à l'établissement d'un Marché européen de transport aérien.

Depuis le 1^{er} janvier 1998, les dispositions de la directive européenne 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union sont applicables. En accord avec les gestionnaires des aéroports et l'industrie, cette directive a été transposée en droit belge par l'Administration. Ces dispositions doivent garantir

maken een eerlijke en duurzame concurrentie te waarborgen en tegelijkertijd de luchthavenvoorzieningen doelmatig te beheren.

Op het vlak van de luchtvaartbetrekkingen met landen buiten de Europese Unie ijvert het Bestuur van de Luchtvaart er voor nieuwe verkeersrechten voor België te verwerven en verworven rechten te vrijwaren en uit te breiden. Nieuwe luchtvaartovereenkomsten werden afgesloten met Macedonië, Jemen en Mexico. België heeft met 114 niet-EU-lidstaten een bilaterale luchtvaartovereenkomst. Met Tunesië, Egypte en Mali werd in het kader van het bestaande akkoord een voldoende aantal frequenties vastgelegd voor de exploitatie van geregelde luchtdiensten naar de betrokken landen. Onderhandelingen zijn gepland met Palestina, Turkmenistan, Canada, Colombia, Zuid-Afrika, Libië en Litouwen. Besprekingen met India en Argentinië zullen worden verdergezet.

Op technisch vlak zijn de burgerlijke luchtvaartautoriteiten van een aantal Europese landen, waaronder België, overeengekomen gemeenschappelijke gedetailleerde luchtvaartvereisten toe te passen (*Joint Aviation Requirements*) met de bedoeling de problemen betreffende erkenning en certificatie tot een minimum te herleiden, de uitvoer en invoer van luchtvaartproducten te vergemakkelijken en er voor te zorgen dat onderhoudswerken welke in een Europees land uitgevoerd worden ook aanvaard worden door de luchtvaartoverheid van een ander Europees land (JAA-leden).

6.2.2. Zeevaart

Dank zij richtsnoeren die door de Europese Commissie werden uitgevaardigd heeft België een zekere vorm van staatssteun aan de koopvaardijsector kunnen geven. Voorbeelden uit andere landen hebben aangetoond dat hierdoor het opnieuw invlaggen mogelijk wordt met alle voordelen inzake tewerkstelling en verhoging van economische activiteiten aan wal.

Ook de baggervaat- en de sleepvaartsector zullen met ingang van het jaar 2000 staatssteun kunnen genieten waardoor het gevaar voor uitvlagging in deze twee sectoren is geweken.

6.2.3. Binnenvaart

In de recent vrijgemaakte markt verrichten de binnenschippers voortaan hun vervoersactiviteiten op een zuiver commerciële basis, wat inhoudt dat zij zelf of eventueel door bemiddeling van tussenpersonen in het goederenvervoer het cliënteel benaderen en over de bevrachtingvoorwaarden onderhandelen.

une concurrence loyale et durable tout en permettant une gestion efficace des équipements des aéroports.

Dans le cadre des relations aéronautiques avec des pays hors Union européenne, l'Administration de l'Aéronautique s'efforce d'obtenir des nouveaux droits de trafic pour la Belgique tout en préservant et élargissant les droits acquis. De nouveaux accords aériens ont été conclus avec la Macédoine, le Yémen et le Mexique. La Belgique a un accord aérien bilatéral avec 114 pays non États membres de l'Union européenne. Dans le cadre des accords existants, un nombre suffisant de fréquences a été fixé avec la Tunisie, l'Égypte et le Mali pour l'exploitation des services aériens réguliers vers les pays en question. Des négociations seront mises sur pied avec la Palestine, le Turkmenistan, le Canada, la Colombie, l'Afrique du Sud, la Libye et la Lituanie.

Sur le plan technique, les autorités civiles aériennes d'un bon nombre de pays européens, dont la Belgique, ont convenu d'appliquer des exigences communes détaillées dans le but de réduire à un strict minimum les problèmes d'agrément et de certification, de faciliter l'importation et l'exportation des produits aéronautiques et de faire en sorte que les travaux d'entretien effectués dans un pays européen soient acceptés par l'autorité d'un autre pays européen membre du JAA.

6.2.2. Navigation maritime

Par l'entremise des orientations émises par la Commission européenne, la Belgique a été en mesure de prodiguer une certaine forme d'aide d'État au secteur de la marine marchande. Les exemples d'autres pays ont montré, que de la sorte, la réincorporation sous pavillon national de navires était possible avec tous les avantages touchant au secteur de l'emploi et à la croissance des activités terrestres y afférentes.

Les secteurs du dragage et du remorquage pourront également, dès l'an 2000 profiter de cette aide d'État ce qui écartera le danger d'exil de ces secteurs vers d'autres pavillons.

6.2.3. Navigation intérieure

Dans le cadre du marché récemment libéralisé, les bateliers exercent dorénavant leur activité sur une base purement commerciale, ce qui implique qu'ils contactent directement eux-mêmes ou par l'entremise des auxiliaires de transport de marchandises leurs clients et qu'ils négocient les conditions d'affrètement.

Teneinde een redelijk evenwicht in de krachtsverhoudingen tussen de verladers en de binnenschippers te behouden, wordt de formule van de samenwerkingsverbanden van binnenschippers aanbevolen, door zowel de EU-Commissie als de nationale overheden.

De EU-Commissie heeft de lidstaten aanbevolen de liberalisatie van de markt te laten samengaan met begeleidingsmaatregelen die de effecten ervan moeten milderen.

Op federaal vlak is aldus door de regering beslist dat :

- naar analogie van het wegvervoer van goederen, vrijstelling wordt verleend van de belasting op de cascoverzekering van de binnenvaartschepen en een vermindering van 9,25 % tot 1,4 % van de jaarlijkse taks op binnenvaartverzekeringen voor het vervoer van goederen;

- op een 50/50 basis, de federale overheid en de Gewesten, binnen een samenwerkingsakkoord, gedurende 7 jaren zullen bijdragen in de bekostiging van een bedrijfsbeëindigingspremie die aan binnenschippers die ten minste 58 jaar oud zijn en het beroep hebben verlaten, onder zekere voorwaarden, wordt verleend.

Verder hebben de Gewesten, na goedkeuring door de EU-Commissie, steunplannen uitgewerkt die betrekking hebben op onder andere :

- het subsidiëren van technische aanpassingen aan de schepen;
- het geldelijk ondersteunen van programma's inzake beroepsopleiding;
- het verlenen van financiële steun bij de oprichting van samenwerkingsverbanden;
- steun (infrastructuur en uitrusting) aan ondernemingen die nieuwe trafieken of bijkomende tonnenmaat aan de binnenvaart willen toevertrouwen.

Sommige maatregelen worden, bij toepassing van de verordening 2255/96 inzake de steunmaatregelen aan het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, evenwel beperkt tot 31 december 1999.

Met verordening 718/1999 van 29 maart 1999 heeft de Europese Commissie echter bepaald dat de lidstaten, mits haar instemming, verder steunmaatregelen voor de binnenvaartondernemingen kunnen treffen wanneer deze noodzakelijk zouden blijken te zijn.

Bovendien heeft ze erover gewaakt dat, ten gevolge van verordening 805/1999, aan capaciteitsbeheersing van de vloot kan worden gedaan teneinde te vermijden dat op korte termijn de voordelen van de structurele sanering zouden worden tenietgedaan. De nieuwe oudvoor-nieuw-regeling wordt aldus gedurende 4 jaren instandgehouden.

Voorts voorziet de Europese Commissie in het opstellen van een marktobservatiesysteem en in de mo-

Afin de maintenir un certain équilibre dans les rapports de force entre les chargeurs et les bateliers, tant la Commission européenne que les autorités nationales, ont préconisé de recourir à la formule de coopératives de bateliers.

La Commission a également recommandé aux États membres de prendre des mesures d'accompagnement à la libéralisation du marché afin de pouvoir en maîtriser les effets.

Le gouvernement a, dès lors, décidé :

- d'accorder, par analogie au transport routier de marchandises, une dispense de la taxe sur l'assurance corps des bateaux de navigation intérieure et de diminuer de 9,25 % à 1,4 % la taxe annuelle sur les assurances de navigation intérieure pour le transport de marchandises;

- d'octroyer, à certaines conditions, une prime de cessation d'entreprise aux bateliers âgés d'au moins 58 ans et qui désirent quitter la profession. À cette fin, un accord de coopération a été conclu entre l'État fédéral et les Régions, qui prévoit que chaque partie interviendra pour 50 % dans le coût de la prime et ceci pendant 7 ans.

Par ailleurs les Régions ont élaboré des plans d'aide, après approbation de la Commission européenne, qui prévoient entre autres :

- l'octroi de subsides pour l'adaptation technique des bateaux;
- le soutien financier de programmes relatifs à la formation professionnelle;
- l'octroi d'une aide financière lors de la création de coopératives de bateliers;
- l'octroi de subventions (infrastructure et équipements) aux entreprises qui souhaitent confier de nouveaux trafics ou des tonnages supplémentaires à la navigation intérieure.

Certaines de ces mesures sont toutefois limitées au 31 décembre 1999 en application du règlement 2255/96 relatif aux mesures d'aides pour le transport par rail, par route et par voie navigable.

Cependant, par le règlement 718/1999 du 29 mars 1999, la Commission européenne a stipulé que les États membres pouvaient continuer à prendre des mesures d'aides en faveur des entreprises de navigation intérieure, à condition d'obtenir son accord et si ceci s'avère nécessaire.

De plus, la Commission a veillé, en application du règlement 805/1999, à mettre en place une politique de capacité des flottes afin d'éviter que les bénéfices de l'assainissement structurel ne soient mis à néant à court terme. À cette fin, la réglementation « vieux pour neuf » a été maintenue pour une période de 4 ans.

En outre, la Commission européenne préconise la mise sur pied d'un système d'observation du marché.

gelijke interventie in het marktgebeuren mocht de sector in een crisissituatie terechtkomen.

6.2.4. Spoorvervoer

De omzetting in het Belgisch recht van de Europese richtlijnen tot wederopleving van het spoor heeft de NMBS aangeduid als de beheerder van de spoorweginfrastructuur en heeft ze ook bevestigd in de uitoefening van haar spoorvervoersactiviteiten. Binnen de voorschriften van de Europese reglementering (gescheiden boekhouding en organisatie van de activiteiten, doorzichtigheid van het beheer) beschikt de NMBS (en haar personeel) over al de troeven die door de complementaire werking van al de door haar behouden activiteiten verschaft worden.

6.2.5. Wegvervoer

Het beleid inzake goederenvervoer over de weg is er op gericht om progressief alle kwantitatieve beperkingen af te schaffen zodat de concurrentie tussen de vervoerders zich nog uitsluitend afspeelt op basis van kwaliteit, dienstverlening en prijs. Die aanmoediging moet uiteraard gebeuren binnen de grenzen van de eerlijke concurrentie en met respect voor de verkeersveiligheid.

De nieuwe regelgeving, die wordt voorbereid, voorziet onder meer in een aantal maatregelen die de kwaliteitscriteria voor de toegang tot het beroep zullen versterken en tegelijkertijd de administratieve procedures zullen beperken.

Binnen de Europese Conferentie van ministers van Verkeer (CEMT) worden de contingenten vergunningen progressief verhoogd, terwijl het aantal lidstaten van de CEMT verder uitbreidt. Met de CEMT-vergunningen kunnen alle goederentransporten worden verricht tussen bijna alle Europese landen.

Teneinde de kansen van de Belgische vervoerders ook in de relaties met de landen buiten de Europese Unie te optimaliseren, worden geregeld contacten gelegd met de bedoeling bilaterale en multilaterale akkoorden af te sluiten.

Wat het personenvervoer betreft, dient het intracommunautair vervoer sinds 11 juni 1999 verricht te worden onder dekking van de communautaire vergunning.

Inzake ongeregeld personenvervoer over de weg zijn op nationaal vlak de kwantitatieve beperkingen sinds geruime tijd afgeschaft. Op het vlak van de Europese Unie is het internationaal ongeregeld vervoer, net als het ongeregeld cabotagevervoer, volledig geliberaliseerd. Bepaalde vormen van bijzonder geregeld vervoer (in dit geval van scholieren en werknemers) zijn

Elle prévoit même l'intervention possible sur le marché en cas d'apparition d'une crise grave dans le secteur.

6.2.4. Transport par rail

La transposition en droit belge des directives européennes visant à revitaliser le rail a désigné la SNCB comme gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et conforté celle-ci dans l'exercice de ses activités de transport ferroviaire. Dans le respect du prescrit de la réglementation européenne (séparation comptable et organisationnelle des activités, transparence dans leur gestion) la SNCB (et son personnel) bénéficie ainsi des atouts procurés par la synergie du maintien de toutes ses activités en son sein.

6.2.5. Transport par route

La politique en matière de transport de marchandises par route vise à éliminer progressivement toutes les restrictions quantitatives, de sorte que la concurrence entre les transporteurs s'exerce uniquement en termes de qualité, de service et de prix. Cet encouragement doit évidemment se faire dans les limites de la concurrence loyale et dans le respect de la sécurité routière.

La nouvelle réglementation, en projet, prévoit ainsi un certain nombre de mesures qui renforceront les critères qualitatifs d'accès à la profession, tout en réduisant les procédures administratives.

Dans le cadre de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT), les contingents d'autorisations sont progressivement relevés tandis que le nombre d'États membres de la CEMT est en constante augmentation. Les autorisations CEMT permettent tous les transports de marchandises entre quasi tous les pays européens.

Afin de créer des opportunités pour les transporteurs belges dans d'autres pays que ceux de l'Union européenne, des contacts sont régulièrement établis en vue de négocier des accords bilatéraux et multilatéraux.

En ce qui concerne le transport de voyageurs, des transports intra-communautaires doivent, depuis le 11 juin 1999, s'effectuer sous le couvert de la licence communautaire.

En ce qui concerne les services occasionnels de transport de personnes par la route, les restrictions quantitatives ont été levées au niveau national depuis longtemps. Au niveau européen, le même transport est entièrement libéralisé, ainsi que le cabotage occasionnel. Certains services réguliers spécialisés (*in casu* d'écoliers et de travailleurs) sont également libéralisés à con-

eveneens vrijgemaakt mits een contract tussen de organisator en de vervoersondernemer is gesloten.

De regionalisering van bepaalde bevoegdheden, de liberalisatie op het vlak van de Europese Unie en de CEMT net zoals de bilaterale akkoorden noodzaken een volledige herziening van de van kracht zijnde besluitwet van 30 december 1946.

Een nieuwe wetgeving wat betreft het personenvervoer over de weg wordt door de administratie voorbereid.

6.2.6. Infrastructuur

De goedkeuring heeft tot doel een advies van geschiktheid voor gebruik van bouwmaterialen toe te kennen. Deze activiteit neemt sterk toe.

De openbare bouwheren, de aannemers en de producenten moeten er, in het kader van de Europese Unie, nochtans rekening mee houden dat de nationale markten toegankelijk zijn voor equivalente producten of voor producten die de CE-markering dragen. Anderzijds zijn de markten van de andere lidstaten van de Europese Unie voor hen toegankelijk.

In samenwerking met de bouwwereld en in toepassing van het koninklijk besluit van 19 augustus 1998 betreffende de bouwproducten, zal het departement de ganse organisatie, noodzakelijk voor het afleveren van de CE-markering, en voorzien door de richtlijn 89/106 « Bouwproducten » blijven verzekeren.

Op het Europese plan verdedigt het departement verder op een actieve manier ons erkenningssysteem bij de Europese Commissie en het Europees Comité voor Normalisatie (CEN) teneinde tot een geïntegreerd Europees systeem te komen.

7. Mededinging en regulering

7.1. Strategisch

Het creëren van een vrije markt kan niet gebeuren zonder tegelijkertijd basisregels op te stellen waaraan alle partijen zich moeten houden. Indien dit niet zou gebeuren, ontstaan sociale wantoestanden, oneerlijke concurrentie door malafide ondernemingen en onaanvaardbare veiligheidsrisico's. Uiteindelijk heeft de kwaliteit van de dienstverlening hieronder te lijden. Uniforme spelregels inzake de toegang tot het beroep, werktijden en technische voorschriften moeten dus opgesteld worden en de naleving moet voldoende gecontroleerd worden.

dition d'être couverts par un contrat conclu entre l'organisateur et le transporteur.

La régionalisation de certaines compétences, la libéralisation en ce qui concerne l'Union européenne et de la CEMT, ainsi que les accords bilatéraux requièrent une révision complète de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 qui est toujours en vigueur.

Une nouvelle législation d'ensemble relative au transport rémunéré de personnes par route est en cours de préparation au sein de l'administration.

6.2.6. Infrastructure

L'activité d'agrément technique, en forte croissance, vise à attribuer un avis d'aptitude à l'emploi aux matériaux utilisés dans la construction.

Dans le cadre de l'Union européenne, les maîtres d'ouvrage public, les entrepreneurs et les producteurs doivent toutefois tenir compte que les marchés nationaux sont ouverts aux produits équivalents ou aux produits portant la marque CE. En retour, les marchés des autres États membres de l'Union européenne leur sont ouverts.

En collaboration avec le monde de la construction et en application de l'arrêté royal du 19 août 1998 concernant les produits de construction, le département continuera à mettre en place toute l'organisation prévue par la directive 89/106 « Produits de construction », nécessaire à la délivrance de la marque CE.

À l'échelon européen, le département continue à défendre activement le système d'agrément des entrepreneurs auprès de la Commission européenne et du Comité européen pour la Normalisation (CEN) en vue d'aboutir à un seul système intégré.

7. Concurrence et régulation

7.1. Stratégique

La création d'un marché libre est impossible sans fixer simultanément des règles de base à respecter par toutes les parties. Sinon, la voie est ouverte aux déséquilibres sociaux, à la concurrence déloyale et aux dérives en matière de sécurité. En fin de compte, c'est la qualité du service qui en souffre. Des règles de jeu uniformes en matière d'accès au marché, de temps de travail et de spécifications techniques doivent être fixées et leur respect doit être contrôlé.

7.2. Operationeel

7.2.1. Luchtvaart

Het Bestuur van de Luchtvaart zal de belangen van alle Belgische gebruikers op een evenwichtige manier behartigen. Zo wordt de monopolistische aanwijzing die in de luchtvaartakkoorden in het verleden algemene regel was systematisch vervangen door het principe van de meervoudige aanwijzing, zodat alle Belgische luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheden ingebouwd in de bilaterale akkoorden kunnen benutten.

Hiervan wordt al volop gebruik gemaakt voor de verbindingen met Mexico en het Caribische gebied.

De wetgever heeft ingestemd met de algemene principes van de in luchtvaartovereenkomsten gebruikelijke aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen, gemachtigd om de luchtverkeersrechten in de praktijk te brengen (wet van 3 mei 1999 met betrekking tot de geregelde luchtvervoerders). Een doorzichtige en niet-discriminerende procedure zal worden uitgewerkt.

Op het technische vlak heeft de toepassing van de « *Joint Aviation Requirements* » (JAR) niet alleen tot doel, door middel van samenwerking en reglementeringen, een hoog niveau van luchtvaartveiligheid in de lidstaten te bereiken maar ook door de toepassing van eenvormige veiligheidsstandaarden bij te dragen tot een gezonde concurrentie binnen de lidstaten.

7.2.2. Zeevaart

Het beleid is erop gericht op internationaal vlak actief mee te werken aan de GATT-besprekingen alsmede maritieme akkoorden af te sluiten met diverse handelspartners die betrokken zijn bij in- en uitvoer van goederen.

Gelijke kansen voor de Belgische of door Belgische belangen gecontroleerde rederijen worden nagestreefd door het doen naleven van alle vastgestelde veiligheidsregels door alle schepen, ongeacht de vlag waaronder zij varen. Zulke controle verhoogt in aanzienlijke mate de eerlijke concurrentie tussen de rederijen.

7.2.3. Binnenvaart

Liberalisatie van een vervoerssector impliceert harmonisatie van de voorwaarden tegen welke het vervoer kan worden verricht en controle van het naleven van deze voorwaarden.

Verschillende reglementen zijn uitgewerkt, al dan niet afgeleid van Europese regelgevingen. Deze reglementen hebben tot doel de binnenvaart binnen een correct economisch, technisch en milieuvriendelijk kader te laten functioneren.

7.2. Opérationnel

7.2.1. Aéronautique

L'Administration de l'Aéronautique travaillera de manière à ce que les intérêts de tous les usagers belges soient pris en compte d'une façon équilibrée. Ainsi, le principe de la monodésignation, qui était la règle générale dans les accords aériens par le passé, est remplacé systématiquement par celui de la multidésignation de sorte que toutes les compagnies aériennes belges puissent profiter des possibilités que recèlent ces accords bilatéraux.

Celles-ci sont déjà largement utilisées pour les liaisons avec le Mexique et la région des Caraïbes.

Le législateur a consenti aux principes généraux de la désignation de compagnies aériennes, comme c'est la coutume dans les accords aériens, d'autoriser à mettre en pratique les droits de trafic aérien (loi du 3 mai 1999 relative aux transporteurs aériens réguliers). Une procédure transparente et non discriminatoire sera élaborée.

Sur le plan technique, l'application des « *Joint Aviation Requirements* » (JAR) n'a pas seulement pour but, par le biais de coopération de réglementation, d'aboutir à un haut niveau de sécurité dans les États membres mais aussi de promouvoir une concurrence loyale par l'application de standards de sécurité uniformes.

7.2.2. Navigation maritime

La politique est orientée, au plan international, vers une participation active aux discussions du GATT ainsi qu'à la conclusion d'accords maritimes avec les différents partenaires commerciaux intéressés par l'importation et l'exportation de marchandises.

Dans le but d'accorder aux armements belges ou contrôlés par des intérêts belges l'égalité de traitement, il est accordé une attention particulière à l'obligation par tous les navires quelqu'en soit leur pavillon, du respect des règles de sécurité établies. Un tel contrôle renforce de manière substantielle la concurrence loyale entre les armements.

7.2.3. Navigation intérieure

La libéralisation d'un secteur de transport implique l'harmonisation des conditions dans lesquelles le transport peut être effectué et le contrôle du respect de ces conditions.

Différentes réglementations, dérivées ou non de normes européennes, ont été élaborées. Ces réglementations ont pour objectif de faire fonctionner la navigation intérieure dans un cadre économique, technique et environnemental correct.

Het betreft inzonderheid regels met betrekking tot :

- toegang tot het beroep en de markt van het binnenvaartvervoer;

- communautair vaarbewijs;
- verklaringen tot het behoren tot de vloot;
- technische voorwaarden;
- registratie van de schepen;
- exploitatievergunning;
- afvalstoffenverzameling en -verwijdering enz.

Teneinde zowel op het terrein als op administratief vlak een efficiënte controle van het naleven van bedoelde regels te kunnen verwezenlijken zullen lokale diensten in de voornaamste binnenvaartcentra worden behouden.

7.2.4. Spoorvervoer

Op Europees niveau moet het vervoer van goederen per spoor, en inzonderheid het gecombineerd vervoer, rekening houden met een groeiende concurrentie.

België is werkelijk bereid om in deze sterk muterende context mee te gaan, maar pleit voor een bedachtzame en geleidelijke aanpak die rekening houdt met de eigenschappen van het spoorvervoer. De omzetting op 1 april 1999 van de Europese richtlijnen in Belgisch recht stelt het spoorwegennet open voor nieuwe spoorondernemingen en verplicht de NMBS een energieke en doeltreffende strategie uit te werken om te kunnen mededingen op de Europese vervoersmarkt.

7.2.5. Wegvervoer

Op Europees vlak is de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden in de sector van het vervoer van goederen over de weg gebonden aan de fiscale harmonisatie tussen de verschillende landen, waarvan de verkeersbelasting, de accijnzen op de brandstoffen, de tolgelden en de gebruiksrechten de voornaamste bestanddelen zijn.

De Europese Commissie laat momenteel voorbereidend studiewerk verrichten met de bedoeling een systeem van elektronische kilometerheffing voor het zware goederenvervoer over de weg in de Europese Unie in te voeren. Dit systeem zal geleidelijk aan de vaste heffingen (verkeersbelasting, eurovignet, ...) vervangen door een heffingssysteem dat beter rekening houdt met het werkelijk gebruik van de voertuigen.

Wat het vervoer van personen over de weg betreft, zal in het jaar 2000, in nauw overleg met de Gewesten, worden verder gewerkt, aan een volledige herziening van de basiswetgeving.

Het gevaar dat sommige nationale of buitenlandse vervoerders via ongeoorloofde praktijken hun marktaandeel vergroten, blijkt steeds groter te worden. Het nieuwe koninklijk besluit betreffende de onmiddellijke inning van boe-

Il s'agit en particulier de règles relatives :

- à l'accès à la profession et à l'accès au marché du transport par navigation intérieure;
- au certificat de conduite communautaire;
- aux attestations d'appartenance à la flotte;
- aux prescriptions techniques;
- à l'enregistrement des bateaux;
- à la licence d'exploitation;
- à la collecte et à l'élimination des déchets, etc.

Afin d'assurer un contrôle effectif du respect de ces règles, tant sur le terrain que sur le plan administratif, le département maintiendra des services locaux dans les principaux centres de navigation intérieure.

7.2.4. Transport par rail

Au niveau européen, le transport de marchandises par rail, et notamment le transport combiné, doit se lancer dans un contexte de plus en plus concurrentiel.

Tout en plaçant pour une action mesurée et progressive en tenant compte des spécificités du rail, la volonté de la Belgique de s'inscrire dans ce contexte en pleine mutation est réelle. La transposition en droit belge des directives européennes, effective depuis le 1^{er} avril 1999, ouvre le réseau à de nouvelles entreprises ferroviaires et impose à la SNCB d'élaborer des stratégies plus volontaristes et plus efficaces pour s'inscrire de façon compétitive sur le marché européen du transport.

7.2.5. Transport par route

Sur le plan européen, l'harmonisation des conditions de concurrence dans le secteur du transport routier de marchandises passe par l'harmonisation fiscale dans les différents pays dont les principaux instruments sont la taxe de circulation, les droits d'accises sur les carburants, les péages et les droits d'usage.

La Commission européenne fait actuellement réaliser une étude préparatoire en vue de l'introduction d'un système de taxe kilométrique électronique applicable au transport de marchandises par route au moyen de poids lourds, dans l'Union européenne. Ce système est appelé à remplacer progressivement les taxations fixes (taxe de circulation, eurovignette, ...) par une taxation qui tient beaucoup mieux compte de l'utilisation effective des véhicules.

En ce qui concerne le transport de personnes par route, la révision complète de la réglementation de base sera poursuivie en l'an 2000, en étroite collaboration avec les Régions.

Le risque que certains transporteurs nationaux ou étrangers augmentent leur part de marché, en recourant à des pratiques illicites, s'avère de plus en plus important. Le nouvel arrêté royal relatif à la perception

tes voorziet een veel strengere beteugeling van de overtredingen die de malafide vervoerder een economisch voordeel verschaffen tegenover zijn bonafide collega's.

7.2.6. Transportorganisatoren

De invoering van kwalitatieve voorwaarden voor de toegang van in België gevestigde natuurlijke of rechtspersonen tot het beroep van vervoercommissionair of vervoermakelaar zorgt voor een gezonde concurrentie en een betere bescherming van de goederen en de taken die hen toevertrouwd worden.

De huidige reglementering bepaalt eisen inzake betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid op basis van ervaring.

De toegang tot het beroep zal binnenkort uitgebreid worden tot andere categorieën van tussenpersonen, namelijk de commissionnaires-expéditeurs en de maritieme agenten.

De vooropgestelde nieuwe reglementering biedt ook de mogelijkheid een getuigschrift van vakbekwaamheid te behalen via een beroepsopleiding in erkende instellingen, en na het slagen voor een bijzonder examen.

7.2.7. Infrastructuur

De liberalisering van de markt van de bouwproducten maakt dat de lidstaten waken over de controle van deze markt, teneinde een gezonde mededinging te waarborgen.

Het departement voert in dit domein vier belangrijke opdrachten uit : de erkenning van de aannemers, de technische goedkeuring van de materialen, de typevoorschriften en de erkenning van technische organismen, de internationale akkoorden inzake deze materies inbegrepen.

Voor deze activiteiten werd een actieve samenwerking tot stand gebracht tussen de Federale Staat, met een algemeen normatieve rol, en de Gewesten, belast met de toepassing van de nationale regels.

In het kader van de technische goedkeuring en de Technische Commissie voor de Bouw, ontwikkelt zich een samenwerking tussen alle partijen van de bouwsector teneinde elk dubbel gebruik inzake procedure te vermijden en de informatie te verbeteren.

De in 1947 ingestelde erkenningsreglementering voor aannemers — meermaals aangepast aan de wijzigende noden — beoogt aan de aanbestedende overheden de nodige waarborgen te verstrekken voor een goede uitvoering van de overheidswerken.

Om die doelstelling te bereiken werd een systeem opgezet waarbij de financiële draagkracht en de techni-

immédiate des amendes prévoit une répression particulièrement sévère des infractions entraînant, pour le transporteur malhonnête un avantage économique sur ses concurrents loyaux.

7.2.6. Organisateurs de transport

L'instauration de conditions qualitatives pour l'accès aux professions de commissionnaire de transport ou de courtier de transport, pour les personnes physiques ou morales établies en Belgique, permet de mettre en place une meilleure concurrence et d'assurer une plus grande protection des biens et des missions qui leur sont confiées.

La réglementation actuelle définit les exigences en matière d'honorabilité, de garanties financières et de capacité professionnelle reposant sur l'expérience pratique.

À court terme, il est prévu d'étendre cet accès à la profession à d'autres catégories d'auxiliaires de transport, à savoir les commissionnaires-expéditeurs et les agents maritimes.

La nouvelle réglementation en projet prévoit également de permettre la possibilité d'obtenir le certificat de compétence professionnelle par la participation à un enseignement professionnel adéquat dans des instituts reconnus et par la réussite d'un examen spécifique.

7.2.7. Infrastructure

La libéralisation du marché des produits de construction implique que les États membres veillent à le contrôler, afin de garantir une saine concurrence.

Le département exerce quatre missions importantes dans ce domaine : l'agrégation des entrepreneurs, l'agrément technique des matériaux, les spécifications-type et l'agrégation d'organismes techniques, y compris les accords internationaux relatifs à ces matières.

Pour ces activités, une coopération active a été établie entre l'État fédéral, ayant un rôle normatif général, et les Régions, chargées de l'application des règles nationales.

Dans le cadre de l'agrément technique et de la Commission technique de la Construction, se développe une collaboration entre tous les acteurs du monde de la construction afin d'éviter tout double emploi en matière de procédure et d'améliorer l'information.

La réglementation sur l'agrégation des entrepreneurs datant de 1947 — adaptée à plusieurs reprises aux nouveaux besoins — vise à donner aux autorités adjudicatrices les garanties nécessaires pour la bonne exécution des marchés publics.

Pour atteindre cet objectif, on a mis sur pied un système permettant de s'assurer des moyens financiers et

sche bekwaamheid van de aannemers worden nagegaan.

De erkenning kan aldus gezien worden als een vorm van preselectie en betekent een gewaardeerd hulpmiddel voor de aanbestedende overheden bij de uiteindelijke selectie in het raam van de overheidsopdrachten.

Er wordt momenteel onderzocht welke maatregelen eventueel kunnen worden genomen om het systeem te optimaliseren, de criteria inzake technische bekwaamheid te verfijnen en de administratieve rompslomp tot een minimum te herleiden. Hiertoe werd een werkgroep opgericht die een reeks voorstellen heeft geformuleerd. Op basis hiervan zal verder overleg gepleegd worden met alle betrokken partijen met het oog op een aanpassing van de reglementering.

8. Belgische belangen

8.1. *Strategisch*

Van een federale instelling mag worden verwacht dat de rechtmatige belangen van alle in België gevestigde ondernemingen en burgers maximaal behartigd worden.

Het kader waarin deze belangen verdedigd worden is de laatste jaren grondig veranderd. Binnen de Europese Unie is geen plaats meer voor protectionistische maatregelen en wordt er gestreefd naar een eerlijke en faire concurrentie tussen alle ondernemingen van de Unie. De Belgische belangen kunnen slechts verdedigd worden door onze ondernemingen maximaal de kans te bieden bij het zich positioneren binnen de internationale markt.

8.2. *Operationeel*

8.2.1. Luchtvaart

Conform zijn doelstellingen blijft het Bestuur ervoor ijveren om binnen het kader van de richtlijnen van de EU, de ECAC en de ICAO, de belangen van de Belgische gebruikers, zowel passagiers, kleine luchtvaartgebruikers, commerciële luchtvaart als luchtvaartindustrie optimaal te behartigen.

Illustratief hiervoor zijn de talrijke onderhandelingen inzake luchtvaartakkoorden waarbinnen een zo gunstig mogelijk kader wordt geschapen voor de Belgische luchtvervoerders.

Verder neemt België actief deel aan de JAA-activiteiten, wat een gunstige impact zal hebben op de Belgische luchtvaartindustrie en blijft België erop toezien dat in de overgangsregeling ter attentie van Eurocontrol, waar nu door de ondertekening van de nieuwe Conventie op 27 juni 1997 een nieuwe structuur wordt opgezet, de Belgische belangen afdoende worden verdedigd. Middels zijn vertegenwoordigers in deze organen (Voorlo-

de la compétence technique des entrepreneurs.

L'agrément peut donc être considérée comme une forme de présélection et constitue un outil appréciable pour les autorités adjudicatrices lors de la sélection définitive des soumissionnaires dans le cadre des marchés publics.

Actuellement, on examine quelles mesures peuvent éventuellement être prises afin d'optimiser le système, d'affiner les critères relatifs à la compétence technique et de limiter à un minimum les formalités administratives. Un groupe de travail créé dans ce but a formulé maintes propositions. Sur cette base, une concertation plus large avec toutes les parties concernées sera menée en vue d'une adaptation de la réglementation.

8. Les intérêts belges

8.1. *Stratégique*

On attend d'une institution fédérale qu'elle prenne à cœur les intérêts légitimes de ses citoyens et de toutes les entreprises établies en Belgique.

Le cadre dans lequel ces intérêts sont défendus a fondamentalement changé ces dernières années. Au sein de l'Union européenne, les mesures protectionnistes font place à une concurrence loyale entre toutes les entreprises de l'Union. Les intérêts belges ne peuvent être défendus qu'en offrant à nos entreprises les meilleures chances de se positionner sur le marché international.

8.2. *Opérationnel*

8.2.1. Aéronautique

Dans le cadre des directives de l'UE, de la CEAC et de l'OACI, l'Administration continue, conformément à ses objectifs, à défendre au mieux les intérêts des utilisateurs belges, qu'il s'agisse des passagers, de la petite aviation, de l'aviation commerciale ou de l'industrie aéronautique.

Ainsi, il y a les nombreuses négociations d'accords aériens, dans lesquels un cadre aussi avantageux que possible est créé pour les transporteurs aériens belges.

En outre, la Belgique participe activement aux activités des JAA, ce qui aura un impact favorable sur l'industrie aéronautique belge. Notre pays veille aussi à ce que les intérêts belges soient suffisamment défendus, durant le régime transitoire auquel Eurocontrol est soumis, dans l'attente d'une nouvelle structure suite à la signature de la nouvelle Convention, le 27 juin 1997. Par ses représentants au sein des organes suivants

pige Raad, *Safety Regulation Commission, Audit Board, Civil Military Interface Committee* als bijzonderste) wordt erover gewaakt dat de rechtmatige Belgische belangen met betrekking tot de toegankelijkheid van zijn lucht-ruim worden gevrijwaard. Intussen is binnen de Voorlopige Raad ook een begin gemaakt met deelneming aan de besluitvorming in de personeelsverenigingen, waar België vragende partij is.

De deelnemers aan de AVIATION-groep binnen de EU waken er ook daar over dat de Belgische belangen ook daar worden gevrijwaard. Concreet gebeurt het bijvoorbeeld in het EASA-dossier (*European Aviation Safety Agency*) en in het dossier « Toetreding EU als volwaardig lid van Eurocontrol ».

In een breder internationaal verband verdedigen Belgische ambtenaren de Belgische belangen in de Europese conferentie van de Burgerluchtvaart (CEAC) en ICAO waar België deel uitmaakt van het samenwerkingsverband de ABIS-groep (Oostenrijk, Benelux, Ierland, Zwitserland) zodat aan de besluitvorming wordt deelgenomen in de *Council* (via de Nederlandse afgevaardigde) en de *Air Navigation Commission* (via de Ierse vertegenwoordiger). Het is de bedoeling dat België dit laatste mandaat in het najaar 2000 zal opnemen.

Er blijven zich problemen voordoen met betrekking tot de toepassing van de JAR 21 reglementering. Dit dossier slaat op de certificatie van de productie van luchtvaartproducten en op de certificatie van het technisch ontwerp van deze producten. Het Bestuur van de Luchtvaart is voor deze certificatie verantwoordelijk. Zij is essentieel voor het economisch overleven van deze sector. Het gevaar bestaat dat de ondernemingen zich voor de certificatie tot het buitenland moeten wenden.

8.2.2. Zeevaart

De rechtmatige Belgische belangen worden gevrijwaard door de instelling van een exclusieve economische zone, de afbakening van het continentaal plat en een verbeterde bescherming van het mariene milieu. Uiteraard brengt zulks ook een verruiming van de verantwoordelijkheden van het departement mee.

Verder wordt er steeds naar gestreefd met een groot aantal landen goede maritieme relaties te onderhouden en zelfs nieuwe maritieme akkoorden tot stand te brengen.

Een correcte controle van alle schepen, ongeacht de vlag waaronder zij varen, draagt eveneens bij tot de verdediging van de rechtmatige Belgische belangen.

8.2.3. Binnenvaart

Ingevolge een Europese richtlijn werden de technische eisen voor de binnenschepen ingevoerd en geharmoniseerd ten opzichte van de andere lidstaten.

(Conseil provisoire, *Safety Regulation Commission, Audit Board, Civil Military Interface Committee*, pour ne citer que les principaux), la Belgique veille à ce que ses intérêts légitimes relatifs à l'accessibilité de son espace aérien soient préservés. Entre-temps, au sein du Conseil provisoire, où la Belgique est demanderesse, la participation au processus décisionnel dans les associations de personnel a commencé.

Les participants au groupe AVIATION dans le cadre de l'EU veillent à ce que là aussi les intérêts belges soient respectés. Concrètement, tel est le cas dans le dossier EASA (*European Aviation Safety Agency*) et dans le dossier « Adhésion de l'Union européenne comme membre à part entière d'Eurocontrol ».

Dans un cadre international plus large, les fonctionnaires belges défendent les intérêts nationaux dans la Conférence européenne de l'Aviation civile (CEAC) et l'OACI, où la Belgique fait partie du groupe ABIS (Autriche, Benelux, Irlande, Suisse) participant ainsi au processus décisionnel du Conseil (par le représentant des Pays-Bas) et à la *Air Navigation Commission* (par le représentant irlandais). Il est entendu que la Belgique exerce ce dernier mandat dès l'automne 2000.

Des problèmes continuent à se manifester au sujet de l'application des JAR 21. Ce dossier porte sur la certification de la production des produits aériens et sur la certification du design technique de ces produits. L'Administration de l'Aéronautique est responsable de cette certification. Elle est essentielle pour la survie économique de ce secteur, qui risque de devoir s'adresser aux pays étrangers pour la certification.

8.2.2. Navigation maritime

Les intérêts légitimes belges sont sauvegardés par l'instauration d'une zone économique exclusive, la délimitation du plateau continental et une meilleure protection du milieu marin. Une telle extension de compétences entraîne, bien entendu, un accroissement des responsabilités dévolues au département.

En outre, on s'efforce d'entretenir de bonnes relations maritimes avec un grand nombre de pays et, de même, de mettre sur pied de nouveaux accords maritimes.

Un contrôle correct de tous les navires, indépendamment du pavillon qu'ils arborent, contribue également à la défense des droits légitimes de la Belgique.

8.2.3. Navigation intérieure

Suite à une directive européenne les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure ont été établies et harmonisées en accord avec les autres pays membres.

De herziening van de reglementen betreffende de Rijnschipperspatenten, het Rijnradarpatent en andere brevetten nodig voor het besturen van zekere binnenvaartuigen verzekeren dat vakbekwame schippers het binnenwaterennet, dat zich door het Rijn – Main – Donaukanaal tot de Zwarte Zee uitstrekt, kunnen bevaaren en hoofd kunnen bieden aan de internationale concurrentie.

De belangen van de Belgische economie vereisen dat, inzake binnenvaart, andere markten zouden worden geëxploreerd, meer bepaald de markten van de Centraal- en Oost-Europese landen.

Deze markten bieden kansen. Daartoe is het echter nodig dat administratieve overeenkomsten worden afgesloten die het mogelijk moeten maken ongehinderd toegang te hebben tot de vaarwegen van deze andere partijen, zoals dat reeds door onze belangrijkste concurrenten in de binnenvaart gedaan is.

8.2.4. Spoorvervoer

De Staat en de NMBS hebben een reeks maatregelen genomen waarvan de draagwijdte uit de vorige hoofdstukken afgeleid kan worden. Deze maatregelen moeten het Belgische spoor de middelen geven om zijn marktaandeel in het vervoer van reizigers en van goederen te ontwikkelen, in een context van openstelling van de spoorinfrastructuur naar andere operatoren toe.

Overigens draagt het belangrijke spoorinvesteringsplan bij tot de economische wederopleving en tot de tewerkstelling. Naast de moderniseringswerken op het binnennet en in bepaalde treinstations zoals dat van Antwerpen en Luik, de aanleg en de uitbreiding van terminals en overslagcentra voor het gecombineerd vervoer, werden ook talrijke werken aangevat op de noordelijke tak van de HST naar Nederland en op de oostelijke tak naar Duitsland.

De onderhandelingen met Nederland en Duitsland worden voortgezet om de « IJzeren Rijn » te reactiveren als bijkomende optie voor het Montzentracé.

8.2.5. Wegvervoer

In de bilaterale overeenkomsten die met de nieuwe landen uit Centraal- en Oost-Europa worden gesloten, wordt getracht zoveel mogelijk rekening te houden met de verworvenheden van de Europese Unie, zodat de Belgische vervoerders, zonder bijkomende formaliteiten, een groter geografisch gebied kunnen bestrijken.

Daar deze landen een verhoging van de contingenten vragen, wordt er op aangedrongen dat zij eveneens de toegang tot het beroep zouden regelen en minimale voorwaarden op sociaal, fiscaal en technisch vlak zou-

La révision des règlements relatifs aux patentes du Rhin, à la patente radar du Rhin et aux autres brevets nécessaires pour la conduite de certains bateaux d'intérieur assure que des bateliers qualifiés peuvent naviguer sur le réseau des voies navigables intérieures qui s'étend jusqu'à la Mer Noire en passant par le Rhin et le Canal Main-Danube et que de la sorte ils puissent faire face à la concurrence internationale.

Les intérêts de l'économie belge exigent qu'en matière de navigation intérieure d'autres marchés que celui du bassin rhénan soient explorés, plus particulièrement les marchés d'Europe centrale et orientale.

Des opportunités s'y présentent. À cette fin, il est cependant nécessaire de conclure des accords administratifs qui permettront d'avoir accès sans entraves aux voies navigables de ces autres parties, ainsi que l'ont déjà fait nos principaux concurrents en navigation intérieure.

8.2.4. Transport par rail

L'État et la SNCB ont pris une série de mesures dont l'ampleur a pu être mesurée dans les chapitres précédents. Ces mesures sont de nature à donner au rail belge, les moyens de développer ses parts de marché, tant en voyageurs qu'en marchandises, et ce, dans un contexte d'ouverture de l'infrastructure ferroviaire à d'autres opérateurs.

Par ailleurs, l'important programme d'investissements ferroviaires contribue en lui-même à la relance économique et à la création d'emplois. À côté des travaux de modernisation du réseau intérieur et de diverses installations ferroviaires, comme les gares d'Anvers et de Liège ou comme l'extension et la création de terminaux maritimes ou terrestres de transbordement pour le transport combiné, de nombreux chantiers se sont ouverts à la fois sur la branche Nord du TGV vers les Pays-Bas et sur la branche Est vers l'Allemagne.

Les négociations se poursuivent avec les Pays-Bas et l'Allemagne afin de réactiver le « Rhin de fer », comme solution complémentaire au tracé de Montzen.

8.2.5. Transport par route

On tente d'inclure dans les accords bilatéraux signés avec les nouveaux pays d'Europe centrale et orientale, les acquis de l'Union européenne, de manière à ce que les transporteurs belges puissent avoir accès à une zone géographique plus étendue sans devoir remplir d'autres formalités.

Comme ces pays demandent une augmentation des contingents, l'on insiste auprès d'eux pour qu'ils instaurent, à l'instar de l'Union européenne, un système d'accès à la profession et des conditions minimales sur les

den vastleggen, zoals dit in de Europese Unie het geval is. Hier is inderdaad het streven naar een betere harmonisatie essentieel.

Tijdens de onderhandelingen met de landen van Oost-Europa worden de belangen van de Belgische economie, meer bepaald van de Belgische export, nooit uit het oog verloren.

Zonder protectionistische doelstellingen na te streven, houdt België voorlopig vast aan het systeem van vergunningen omdat dit momenteel nog steeds voordelen biedt op het vlak van de controle van en het toezicht op de markt.

8.2.6. Infrastructuur

Door middel van een zo actief mogelijke aanwezigheid in verscheidene commissies of Europese organisaties verdedigt het departement de belangen van de gebruikers en de Belgische producenten. Met name :

- het Permanent Comité voor de Bouw bij de Europese Commissie;
- het *European Organisation for Technical Approvals* (EOTA), opgericht in het kader van de richtlijn 89/106 « Bouwproducten »;
- de Europese Unie voor de technische Goedkeuring in de Bouw (EUTgb), opgericht in 1960 en die de instituten voor technische goedkeuring groepeerde;
- de BENELUX;
- het BDLN-akkoord (België, Duitsland, Groothertogdom Luxemburg en Nederland).

In afwachting van de effectieve verwezenlijking van de Europese markt, maken de deelneming aan de EUTgb en de bilaterale of multilaterale akkoorden het mogelijk dat de Belgische producten op de Europese markt kunnen worden gebracht, zonder dat het voor de producenten noodzakelijk is om in ieder van de staten van de Europese Unie de lange en dure procedures van de goedkeuring of van de niet-geharmoniseerde normalisatie te herbeginnen.

Bijzondere aandacht gaat ook uit naar het gebruik in het buitenland van de Belgische erkenning van aannemers. Met het oog op het creëren van meer mogelijkheden voor de Belgische aannemersbedrijven in de Europese Unie worden met de betrokken buitenlandse instellingen gesprekken aangeknoopt die moeten leiden tot akkoorden.

8.3. Werken met federale financiering

In uitvoering van het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, afgesloten op 15 september 1993, voert de Federale Staat een aantal initiatieven uit, voorzien in artikel 43 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 betreffende

plans social, fiscal et technique. En ces matières, la recherche d'une meilleure harmonisation est essentielle.

Lors des négociations avec les pays de l'Europe de l'Est, les intérêts économiques de la Belgique et plus particulièrement des exportations belges ne sont pas perdus de vue.

Sans poursuivre des objectifs protectionnistes, la Belgique maintient provisoirement un système d'autorisations parce qu'actuellement, ce système continue à offrir des avantages sur le plan du contrôle et de la surveillance du marché.

8.2.6. Infrastructure

C'est par une présence aussi active que possible dans différentes commissions ou organisations européennes que le département défend les intérêts des utilisateurs et des producteurs belges. Citons :

- le Comité permanent de la Construction à la Commission européenne;
- l'*European Organisation for Technical Approvals* (EOTA) créée dans le cadre de la directive 89/106 « Produits de construction »;
- l'Union européenne pour l'Agrément technique dans la Construction (UEAtc) créée en 1960 et groupant les instituts d'agrément technique;
- le BENELUX;
- l'accord BDLN (Belgique, Allemagne, Grand-Duché de Luxembourg et Pays-Bas).

En attendant la réalisation effective du marché européen, la participation à l'UEAtc et des accords bilatéraux ou multilatéraux permettent aux produits belges d'être mis sur le marché européen, sans qu'il soit nécessaire aux producteurs de recommencer, dans chacun des États de l'Union européenne, les procédures longues et coûteuses de l'agrément ou de la normalisation non harmonisée.

Une attention particulière est également accordée à l'utilisation à l'étranger de l'agrément belge des entrepreneurs. Dans le but de créer des ouvertures pour les entrepreneurs belges dans l'Union européenne, des discussions ont été entamées avec les institutions étrangères dans l'espoir de déboucher sur des accords.

8.3. Travaux à financement fédéral

En exécution de l'accord de coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, passé le 15 septembre 1993, l'État fédéral réalise une série d'initiatives concernées par l'article 43 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, des-

de Brusselse instellingen, die tot doel hebben de hoofdstedelijke en internationale rol van Brussel te bevorderen.

Het eerste aanhangsel aan dit akkoord werd op 29 juli 1994 getekend en bepaalt het jaarlijks investeringsvolume voor de periode 1995/1996 op 2 miljard Belgische frank.

Het tweede aanhangsel, getekend op 22 mei 1997, heeft de toepassing van het samenwerkingsakkoord doorgetrokken tot 1997, waarbij een investeringsvolume van 2 miljard Belgische frank werd voorzien.

Het derde aanhangsel, getekend op 29 januari 1998, heeft de toepassing van het samenwerkingsakkoord doorgetrokken tot 1998 en 1999, waarbij een investeringsvolume van respectievelijk 2,040 en 2,080 miljard Belgische frank werd voorzien.

Door middel van het vierde aanhangsel, getekend op 2 juni 1999, werden de bedragen van sommige werken herzien, zonder evenwel het totale investeringsbedrag te wijzigen.

Voor de begroting 2000 en eventueel de daaropvolgende jaren, zal een vijfde aanhangsel moeten worden onderhandeld tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het gaat enerzijds om de voortzetting van lopende werken en anderzijds om nieuwe initiatieven, conform het regeerakkoord. Het investeringsprogramma 2000 kan in 6 stukken ingedeeld worden :

- werken in verband met de NMBS;
- Europawijk;
- neutrale zone en rond het koninklijk paleis en de nationale paleizen;
- Leopold III-laan – Eurocontrol – NATO – luchthaven Brussel-Nationaal;
- cofinanciering Federale Staat (49 %)/Brussels Hoofdstedelijk Gewest (51 %);
- allerlei.

9. Bijlage

9.1. *Kritische analyse van een programma : De vzw Sociale Dienst van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur*

9.1.1. Inleiding

De Sociale Dienst van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur is een vzw in syndicaal beheer. Het werkingsgebied van de Sociale Dienst strekte zich uit over het ministerie van Verkeer en Infrastructuur, de Regie der Luchtwegen, de Regie voor Maritiem Transport en de Dienst voor de Regeling van de Binnenvaart. Deze organismen stellen aan de vzw de nodige middelen (personeel, financieel, infrastructuur) ter beschikking.

Gedurende het laatste jaar is de situatie van de Sociale Dienst echter grondig gewijzigd : de RMT (Regie

tinées à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles.

L'avenant n° 1 à cet accord, signé le 29 juillet 1994, a déterminé le programme budgétaire 1995/1996, qui était respectivement de 2 milliards de francs belges d'investissements par an.

L'avenant n° 2 signé le 22 mai 1997, a étendu l'application de l'accord de coopération, à l'année 1997, prévoyant un budget d'investissements de 2 milliards de francs belges.

L'avenant n° 3 signé le 29 janvier 1998, a étendu l'application de l'accord de coopération, aux années 1998 et 1999, prévoyant respectivement un budget d'investissements de 2,040 et 2,080 milliards de francs belges par an.

L'avenant n° 4 signé le 2 juin 1999, a actualisé les montants de certaines initiatives tout en maintenant le montant total d'investissements initialement prévu.

En ce qui concerne le budget de l'année 2000 et éventuellement des années suivantes, un avenant n° 5 devra être négocié entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale. Il s'agit d'une part de prolonger des programmes « en cours » et d'autre part, de lancer de nouvelles initiatives conformes à l'accord de majorité. Le programme d'investissements 2000 pourrait être réparti en 6 chapitres principaux :

- travaux en relation avec la SNCB;
- espace Bruxelles-Europe;
- zone neutre et alentours du palais royal et des palais nationaux;
- Boulevard Léopold III – Eurocontrol – OTAN – aéroport de Bruxelles-National;
- co-financement État fédéral 49 % / Région de Bruxelles-Capitale 51%;
- divers.

9. Annexe

9.1. *Analyse critique d'un programme : L'asbl Service social du ministère des Communications et de l'Infrastructure*

9.1.1. Introduction

Le Service social du ministère des Communications et de l'Infrastructure est une asbl gérée par les syndicats. Son champs d'action s'étendait au ministère des Communications et de l'Infrastructure, à la Régie des Voies aériennes, à la Régie des Transports maritimes et à l'Office régulateur de la Navigation intérieure. Ces organismes mettent à disposition de l'asbl les ressources nécessaires (personnel, finances, infrastructure).

La situation du Service social a profondément changé au cours de la dernière année : l'ex-RTM (Régie des

voor Maritiem Transport) is opgeheven en het restant is sinds 1 maart 1999 als afzonderlijke personeelsformatie ondergebracht in het ministerie. De DRB wordt op 1 januari 2000 ontbonden, terwijl de RLW in 1998 werd omgevormd tot twee bedrijven, namelijk de autonome overheidsbedrijven Belgocontrol en BIAC. Het is nog onduidelijk of deze nieuwe bedrijven in de toekomst beroep zullen blijven doen op deze Sociale Dienst. Is dit niet het geval, dan blijft het ministerie van Verkeer en Infrastructuur de enige subsidiërende instantie. Maar ook in het andere geval heeft de ontbinding van de RMT en de DRB een effect op de subsidiëring en op de terbeschikkingstelling van personeelsleden, terwijl het aantal gerechtigden van de Sociale Dienst niet evenredig afneemt.

Aangezien het departement het gedurende de voorgaande jaren met gevoelig minder personeel moest stellen, wordt het ook steeds moeilijker om eenzelfde aantal personeelsleden ter beschikking te stellen van de Sociale Dienst.

In deze context heeft de Secretaris-generaal aan de Interne Auditcel van het departement de opdracht gegeven om, in nauwe samenwerking met de Sociale Dienst en met de administratie, een onderzoek te starten. De resultaten van dit onderzoek moeten het de verantwoordelijken mogelijk maken beslissingen te nemen die de verdere leefbaarheid en goede werking van de Sociale Dienst garanderen.

Het eindrapport van dit onderzoek werd op 9 juni 1999 besproken in de begrotingscel. Het rapport geeft een kritische evaluatie van de werking en van de activiteiten, en geeft ook een overzicht van mogelijke alternatieven.

9.1.2. Beheersvorm

De Sociale Dienst is een vzw met syndicaal beheer. De vakbonden staan zowel in voor het beleid als voor de uitvoering. Dit heeft sterke en zwakke kanten. Er zijn ook andere beheersvormen mogelijk. Er zal moeten worden afgewogen wat de meest geschikte is. Een mogelijk alternatief voor het syndicaal beheer is het gemengd beheer (syndicaal + administratie).

Welke beheersvorm ook gekozen wordt, het is nuttig dat een *beheersovereenkomst* tussen de overheid en de beheerders gesloten wordt, waarin de doelstellingen, de activiteiten en de terbeschikkingstelling van de middelen (fondsen en personeel) van de Sociale Dienst vastgelegd worden.

9.1.3. Personeel

De Sociale Dienst stelt momenteel 87 personeelsleden tewerk. Deze zijn als volgt verdeeld volgens functies en organisaties die de personeelsleden ter beschikking stellen :

Transports maritimes) a été liquidée au 1^{er} mars 1999 et le restant est intégré au ministère, comme un cadre organique distinct. L'ORNI sera dissous au 1^{er} janvier 2000 et la RVA a été scindée, en 1998, en deux entreprises publiques autonomes, Belgocontrol et BIAC. On ne sait pas encore avec certitude si ces nouvelles entreprises continueront à faire appel à ce Service social. Si ce n'était plus le cas, le ministère des Communications et de l'Infrastructure serait la seule instance subsidiaire. Même dans le cas contraire, les dissolutions de la RTM et de l'ORNI auraient également un impact sur la subvention et la mise à disposition de membres du personnel, tandis que le nombre de bénéficiaires ne diminue pas proportionnellement.

Le département devant faire face à une sensible réduction de son effectif ces dernières années, il est de plus en plus difficile de mettre un même nombre d'agents à la disposition du Service social.

Dans ce contexte, le Secrétaire général a chargé la Cellule d'audit interne du département de démarrer une étude en étroite collaboration avec le Service social et l'administration. Les résultats de cette étude doivent permettre aux responsables de prendre des décisions garantissant la pérennité et le bon fonctionnement du Service social.

Le rapport final de cette étude a été discuté dans la cellule budgétaire du 9 juin 1999. Ce rapport donne une évaluation critique du fonctionnement et des activités du Service social ainsi qu'un aperçu des alternatives possibles.

9.1.2. Gestion

Le Service social est une asbl gérée par les syndicats. Les syndicats sont responsables tant de la politique que de l'exécution. Cela comporte des points forts et des points faibles. D'autres formules de gestion sont possibles. On devra évaluer la formule la plus appropriée. Une alternative possible à la gestion syndicale est la gestion mixte (syndicats + administration).

Indépendamment de la formule de gestion choisie, il est utile de conclure *un contrat de gestion* entre l'autorité et les gestionnaires, dans lequel les buts et les activités du Service social, ainsi que la mise à disposition des ressources (fonds et personnel) sont déterminés.

9.1.3. Personnel

Le Service social occupe actuellement 87 agents. Ils sont répartis suivant leur fonction et les organisations qui les mettent à disposition :

		Ministerie <i>Ministère</i>	ex-RMT <i>ex-RTM</i>	BIAC/ <i>Belgocontrol</i>	NMBS <i>SNCB</i>
Maatschappelijk assistenten. — <i>Assistants sociaux</i>	5	2	1	2	
Secretariaat. — <i>Secrétariat</i>	19	10	2	7	
Centraliserend beambten. — <i>Agents centralisateurs</i>	2		1	1	
Verplegend personeel. — <i>Personnel infirmier</i>	2	2			
Restaurants	37	30		7	
Ontspanningscentrum. — <i>Centre récréatif</i>	22	14		3	5
Totaal. — <i>Total</i>	87	58	4	20	5

De personeelskosten kunnen geraamd worden op 76 000 000 Belgische frank.

Rekening houdend met de doelstellingen en de activiteiten van de Sociale Dienst, zal het toekomstig aantal personeelsleden van de Sociale Dienst moeten worden vastgesteld, met een normbepaling inzake zuinigheid, doelmatigheid, doeltreffendheid en kwaliteit die even veeleisend is als voor het departement. Er zal ook moeten worden bepaald op welke manier, volgens welke parameters, dit personeelsaantal evolueert. Mogelijkheden terzake zijn :

- in onderlinge afspraak het aantal vaststellen en dit aanpassen wanneer nodig;
- een percentage van het aantal actieve personeelsleden;
- een percentage van het aantal actieve gepensioneerde personeelsleden;
- het aantal wordt niet bepaald, maar de Sociale Dienst krijgt een krediet waarbinnen hij zelf kan aanwerven (enveloppe).

Momenteel wordt het personeel op twee wijzen ter beschikking gesteld. Enerzijds wordt er personeel gedetacheerd vanuit het ministerie en de andere organisaties. De Sociale Dienst doet hiertoe een oproep tot de personeelsleden en doet ook de selectie. Anderzijds wordt er personeel aangeworven door het ministerie en de organisaties voor de Sociale Dienst (bijvoorbeeld maatschappelijk assistenten, restaurantpersoneel).

Een alternatief hiervoor is dat de Sociale Dienst een budgettaire enveloppe ontvangt die voldoende groot is om zelf zijn personeelsleden aan te werven.

Indien ervoor geopteerd wordt om verder personeelsleden ter beschikking te stellen vanuit het ministerie (en de organisaties), kan dezelfde affectatieprocedure ge-

Les frais de personnel peuvent être estimés à 76 000 000 de francs belges.

Le futur nombre d'agents du Service social devra être fixé compte tenu des buts et des activités du Service social, avec une norme, concernant l'économie, l'efficacité, l'efficience et la qualité, aussi exigeante que pour le département. La manière et selon quels paramètres le nombre d'agents évolue, devront aussi être déterminés. Les possibilités sont :

- fixer un nombre de commun accord et l'adapter si nécessaire;
- un pourcentage du nombre d'agents actifs;

— un pourcentage du nombre d'agents actifs et pensionnés;

— le nombre n'est pas déterminé, mais le Service social reçoit un crédit lui permettant d'effectuer ses propres recrutements (enveloppe).

Actuellement, le personnel est mis à disposition du Service social de deux manières. D'une part, des agents sont détachés du ministère et des autres organisations. Dans ce cas, le Service social fait un appel aux agents et effectue une sélection. D'autre part, des agents sont recrutés par le ministère et par les organisations, pour le Service social (par exemple assistants sociaux, personnel des restaurants).

Une alternative serait que le Service social reçoit une enveloppe budgétaire, qui est suffisante pour qu'il puisse recruter lui-même ses agents.

Si on choisit de continuer à mettre à disposition des agents du ministère (et des organisations), la même procédure d'affectation pourrait être utilisée que pour les

bruikt worden als voor interne mutatie binnen het ministerie. Deze procedure zal binnenkort uitgewerkt worden.

9.1.4. Financiële middelen

De Sociale Dienst krijgt een toelage van 21 500 000 Belgische frank (bedrag 1998). Deze toelage wordt gebruikt voor materiële en niet-materiële hulp op individueel en collectief vlak.

Deze toelage is een enveloppe die jaarlijks — conform de begrotingsinstructies — wordt geïndexeerd. De verdeling van de last over de verschillende organisaties gebeurt op basis van het aantal actieve personeelsleden.

Er is nog niet beslist of BIAC en Belgocontrol verder beroep zullen doen op de Sociale Dienst van het ministerie, dan wel een eigen Sociale Dienst zullen oprichten.

Indien deze organisaties een eigen Sociale Dienst zouden oprichten en bij ongewijzigd beleid, is de Sociale Dienst van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur, zoals hij nu functioneert, *de facto* niet leefbaar met de resterende betoelaging, tenzij de reserves aangesproken worden. Er moeten in dat geval dus maatregelen genomen worden (herzien van de activiteiten, herstructurering, ...).

In de toekomst zou het bedrag in eerste instantie moeten worden vastgesteld rekening houdend met de doelstellingen en de activiteiten die bepaald worden.

Vervolgens kan het evolueren volgens vastgestelde parameters, zoals :

- algemeen forfait (bijvoorbeeld x % van de loonmassa);
- forfait per ambtenaar (alleen actieven of actieven + gepensioneerden);
- bedrag per type prestatie (bijvoorbeeld x Belgische frank voor leningen + y Belgische frank voor ...).

Naast de toelage worden 7 000 000 Belgische frank werkmiddelen ter beschikking gesteld. Deze worden momenteel beheerd door de Dienst Organisatie.

Eventueel kunnen deze in de toekomst door de Sociale Dienst zelf beheerd worden.

9.1.5. Infrastructuur

De infrastructuur wordt gratis ter beschikking gesteld van de Sociale Dienst door het ministerie en organisaties. Bij het bepalen van de kostprijs van de Sociale Dienst moet ook hiermee rekening gehouden worden.

9.1.6. Doelstellingen en activiteiten

Er is eensgezindheid over de noodzaak om de doelstellingen en activiteiten van de Sociale Dienst te herzien. Het rapport betreffende het onderzoek, geeft hier-

mutations internes au sein du département. Cette procédure sera bientôt élaborée.

9.1.4. Ressources financières

Le Service social reçoit un subside de 21 500 000 francs belges (montant 1998). Ce subside est utilisé pour l'aide matérielle et immatérielle sur le plan individuel et collectif.

Le subside consiste en une enveloppe annuellement indexée d'après les instructions budgétaires. La répartition de la charge entre les différentes organisations se fait sur base du nombre des agents actifs.

À l'heure actuelle, BIAC et Belgocontrol n'ont pas encore décidé s'ils continuent à recourir au Service social du ministère ou s'ils créent leur propre Service social.

Si ces organisations créaient leur propre Service social et à politique inchangée, le Service social du ministère des Communications et de l'Infrastructure, tel qu'il fonctionne actuellement, ne pourrait pas continuer à fonctionner avec les subsides restants, à moins d'entamer ses réserves. Dans ce cas, des mesures devraient être prises (reconsidération des activités, restructuration, ...).

Dans le futur, le montant des subsides devrait être fixé compte tenu des buts et des activités définis.

Ensuite, il peut évoluer suivant des paramètres déterminés, comme :

- un forfait général (par exemple x % de la masse salariale);
- un forfait par agent (seulement les actifs ou les actifs et les pensionnés);
- un montant par type de prestation (par exemple x francs belges pour les prêts + y francs belges pour ...).

En plus du subside, 7 000 000 de francs belges de crédits de fonctionnement sont mis à disposition. Ces crédits sont actuellement gérés par le Service Organisation.

À l'avenir, ils pourraient être gérés éventuellement par le Service social.

9.1.5. Infrastructure

L'infrastructure est mise gratuitement à la disposition du Service social par le ministère et les organisations. On doit en tenir compte lorsqu'on détermine le coût du Service social.

9.1.6. Buts et activités

Il y a un consensus en ce qui concerne la nécessité de revoir les buts et les activités du Service social. Le rapport de l'étude donne à ce sujet une analyse critique

toe een kritische analyse van de bestaande activiteiten en geeft mogelijke alternatieven.

Voorbeelden van mogelijke nieuwe doelstellingen en activiteiten zijn :

- gezondheid bevorderen : bijvoorbeeld door preventie, sport, ...
- beschikbaarheid verhogen : bijvoorbeeld door kinderopvang, ...
- teamspirit bevorderen : bijvoorbeeld door sport, feesten, ...
- waardering uiten : bijvoorbeeld door decoratiefeest, ...
- individuele noodhulp.

9.1.7. Actieplan

De Sociale Dienst zal zich, op basis van het onderzoek van de interne auditcel, beraden over een nieuw concept en hij zal hierover tegen eind september 1999 een voorstel doen aan de minister. De administratie houdt zich ter beschikking van de Sociale Dienst om hieraan mee te werken.

des activités existantes et formule des alternatives possibles.

Quelques exemples de buts et activités possibles :

- promouvoir la santé : par exemple par la prévention, le sport, ...
- promouvoir la disponibilité : par exemple par l'accueil des enfants durant les vacances, ...
- promouvoir l'esprit d'équipe : par exemple par le sport, fêtes, ...
- montrer aux agents qu'ils sont appréciés : par exemple par la fête de décoration, ...
- aide individuelle.

9.1.7. Plan d'action

Le Service social réfléchira, sur la base de l'étude de la cellule d'audit interne, sur un nouveau concept et fera à ce sujet pour la fin du mois de septembre 1999, une proposition au ministre. L'administration se tient à la disposition du Service social pour y coopérer.