

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 oktober 2002

**ONTWERP VAN ALGEMENE
UITGAVENBEGROTING**
voor het begrotingsjaar 2003

BELEIDSNOTA
van de minister van Mobiliteit
en Vervoer

Voorgaande documenten :

Doc 50 **2081/ (2002/2003)** :
001 tot 004 : Beleidsnota's.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

25 octobre 2002

**PROJET DE BUDGET GÉNÉRAL
DES DÉPENSES**
pour l'année budgétaire 2003

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE
de la ministre de la Mobilité
et des Transports

Documents précédents :

Doc 50 **2081/ (2002/2003)** :
001 à 004 : Notes de politique générale.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
FN	:	Front National
MR	:	Mouvement Réformateur
PS	:	Parti socialiste
cdH	:	Centre démocrate Humaniste
SP.A	:	Socialistische Partij Anders
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000 :	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)	CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)
CRABV :	Beknopt Verslag (op blauw papier)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)
PLEN :	Plenum (witte kaft)	PLEN :	Séance plénière (couverture blanche)
COM :	Commissievergadering (beige kaft)	COM :	Réunion de commission (couverture beige)

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

1. INLEIDING

Personen verplaatsen zich of vervoeren goederen om aan economische, sociale en culturele behoeftes te voldoen. Verplaatsingen zijn aan een snel tempo toegenomen en studies hebben uitgewezen dat deze tendens niet zal afnemen zolang er geen harde maatregelen genomen worden. Het gebruik van vervuilende vervoermiddelen is verder ook meer dan proportioneel gestegen. De sociale, economische en milieukost gaat eveneens de hoogte in.

De toename van het verkeer op onze wegen is inderdaad verantwoordelijk voor een verhoogde onveiligheid, met een onaanvaardbaar hoog aantal ongelukken als gevolg. Deze toename brengt verder ook nog belangrijke schaalnadelen mee zoals tijdverlies in de files en verhoogd energieverbruik, meer vervuiling, toenemende geluidshinder, en ten slotte ook hogere kosten op het vlak van infrastructuur en infrastructuurbeheer. Dit vervoer zorgt voor +/- 20 % van de productie van gasen die het broeikaseffect in de hand werken.

De onmeedogende concurrentiestrijd binnen het wegvervoer genereert sociale problemen vooral op het gebied van de arbeidsvoorwaarden, die de oorzaak zijn van een aanzienlijk aantal ongevallen in het wegverkeer, met op zowel individueel als collectief vlak zware gevolgen.

De kwetsbare weggebruikers – kinderen, bejaarden, personen met beperkte mobiliteit en, meer in het algemeen, voetgangers en fietsers – worden werkelijk gediscrimineerd omdat ze bij elke verplaatsing met de onveiligheid en de slechte inrichting van het wegennet geconfronteerd worden.

De toename van het luchtverkeer brengt niet alleen vervuiling in de atmosfeer met zich mee, maar ook meer geluidsoverlast voor de omwonenden van de luchthavens.

Ten slotte stoot het lucht- en wegverkeer uitlaatgasen uit die schadelijk zijn voor het milieu, met hun thans gekende gevolgen voor de openbare gezondheid en voor het klimaat van de planeet.

Hier volgen enkele cijfers ter illustratie¹ (referentiejaar: 1995)

- *Externe kost van het vervoer, zonder verkeersopstoppen, in de 15 EU-landen + Zwitserland + Noorwegen: 530 miljard EUR (7,8% van de BBP)*

¹ «Externe kost van het vervoer»: een gezamenlijke studie van INFRAS (Zurich) – IWW (Universität de Karlsruhe) voor de Internationale Spoorwegenunie.

1. INTRODUCTION

Le déplacement des personnes et le transport des biens visent à satisfaire des besoins économiques, sociaux et culturels. Ils ont cru à un rythme élevé et les études montrent que cette tendance ne va pas fléchir si des mesures fortes ne sont pas prises. L'utilisation des modes de transport polluants a, en outre, augmenté plus que proportionnellement. Le coût social, économique et environnemental va également croissant.

En effet, la croissance du trafic sur les routes engendre une insécurité accrue, se manifestant par un nombre inacceptable d'accidents. Cette croissance entraîne par ailleurs des déséconomies importantes en temps perdu dans les encombrements et en consommation énergétique, une pollution accrue, des nuisances sonores en augmentation, et enfin des coûts élevés en infrastructure et en gestion et contrôle de celle-ci. Ce transport contribue à +/- 20 % à la production de gaz à effet de serre.

La concurrence féroce dans le secteur routier génère des problèmes sociaux notamment quant aux conditions de travail, celles-ci étant à la source d'un nombre important d'accidents routiers aux conséquences lourdes individuellement et collectivement.

Les usagers vulnérables - enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite et plus largement piétons et cyclistes - subissent une véritable discrimination, qui se manifeste par une moindre capacité de déplacement du fait de l'insécurité et de l'aménagement physique des voiries.

La hausse du trafic aérien s'accompagne non seulement de pollution atmosphérique mais également de nuisances sonores accrues pour les riverains des aéroports.

Les trafics aériens et routiers génèrent enfin des émissions polluantes pour l'environnement, avec les conséquences maintenant connues sur la santé publique et le climat de la planète.

A titre illustratif, quelques indications ¹ (année de référence : 1995)

- *Coûts externes des transports hors congestion dans les 15 pays de l'UE + Suisse + Norvège : 530 milliards EUR (7,8% du PIB)*

¹ «Coûts externes des transports»: étude conjointe INFRAS (Zurich) – IWW (Universität de Karlsruhe) pour l'Union internationale des Chemins de Fer

• *Externe kost van het vervoer, met verkeersopstoppen, in de 15 EU-landen + Zwitserland + Noorwegen: 658 miljard EUR (9,7% van de BBP)*

Extrapolaties voor België

• *Externe kost zonder verkeersopstoppen: 19,3 miljard EUR*

• *Externe kost met verkeersopstoppen: 24 miljard EUR*

Het nieuwe mobiliteitsbeleid waarvoor de Regering geopteerd heeft, is gebaseerd op een mobiliteitsrecht voor iedereen, het terugdringen van de onveiligheid, het verbeteren van het milieu (akkoorden van Kyoto), het beschermen van de gezondheid en het comfort van de omwonenden van communicatie-infrastructuren. Daarvoor werd een geïntegreerd mobiliteitsbeleid gevoerd dat de scheiding tussen weg, spoor, water en lucht doorbreekt.

In 2003 zal het nationaal plan voor duurzame mobiliteit, de hoeksteen van dit geïntegreerd beleid, worden aangenomen.

Verder zullen, in de verschillende componenten van de mobiliteit, acties worden afgerond die in 1999 werden aangevat en andere opgestart voor zover zij bijzonder nuttig blijken te zijn voor dit nieuwe geïntegreerd mobiliteitsbeleid.

2. MOBILITEITSBEHEER

2.1. Duurzame mobiliteit

In het federaal plan inzake duurzame ontwikkeling 2000–2004 kreeg het toenmalige Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, thans de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, de opdracht een nationaal mobiliteitsplan uit te werken

Dit plan gaat uit van een verkeers- en vervoerssysteem waarin veiligheid, duurzaamheid en functionaliteit voorop staan.

In 2002 werd een voorbereide document ingesteld. In 2003 zal het plan worden afgerond met het oog op een overleg met de gemeenschappen en de gewesten. Na een publieke raadpleging en goedkeuring, zal er werk worden gemaakt van het in praktijk omzetten van de aanbevelingen van dit plan.

• *Coûts externes des transports intégrant la congestion dans les 15 pays de l'UE + Suisse + Norvège : 658 milliards EUR (9,7% du PIB)*

Extrapolation pour la Belgique

• *Coûts externes hors congestion : 19,3 milliards EUR*

• *Coûts externes intégrant la congestion : 24 milliards EUR*

La nouvelle politique de mobilité qu'a décidé le Gouvernement, se fonde sur un droit à la mobilité pour tous, sur la diminution de l'insécurité, sur l'amélioration de l'environnement (accords de Kyoto), sur la protection de la santé et le confort des populations riveraines d'infrastructures de communication. Pour ce faire, une politique intégrée de la mobilité a été mise en œuvre, dépassant les clivages entre transport par route, fer, eau, air.

L'année 2003 verra l'adoption du plan national de mobilité durable, clef de voûte de cette politique intégrée.

Par ailleurs, dans les différentes composantes de la mobilité, les actions entamées depuis 1999 seront menées à bien et d'autres seront entreprises dans la mesure où elles sont particulièrement nécessaires pour cette nouvelle politique intégrée de mobilité.

2. GESTION DE LA MOBILITÉ

2.1 Mobilité durable

Dans le plan fédéral de développement durable 2000–2004, le Ministère des Communications et de l'Infrastructure, appelé aujourd'hui Service public fédéral Mobilité et Transports, avait reçu la mission d'élaborer un plan national de mobilité.

Ce plan vise à mettre en place un système de circulation et de transport où sécurité, durabilité et fonctionnalité jouent un rôle prépondérant.

En 2002, un document préparatoire a été élaboré. En 2003, le plan sera finalisé en vue d'une concertation avec les communautés et les régions. Après consultation publique et adoption, on procédera à la transposition pratique des recommandations de ce plan.

2.2. Bevordering van nieuwe regels voor de openbare ruimte: een reglement voor de gebruikers van de openbare weg

De reglementaire beschikkingen om de meest kwetsbare weggebruikers een plaats in het verkeer te verzekeren, zullen onder de vorm van een «reglement voor de gebruikers van de openbare weg» gebundeld worden, als teken van dit beleid. Onder deze benaming moet een geheel van bepalingen worden verstaan die opnieuw evenwicht moeten brengen in de rechten, plichten en verantwoordelijkheden van de verschillende gebruikers van de openbare ruimte; deze bepalingen moeten worden geïntegreerd in de wegcode. Hieronder worden slechts een aantal van die bepalingen uiteengezet.

De «week van vervoering» en in het bijzonder de dag «zonder auto mobiel in de stad» van 22 september 2002 in Brussel en in Waalse en Vlaamse steden, hebben het belang aangetoond dat de bevolking hecht aan andere dan gemotoriseerde vervoerwijzen. Deze belangstelling moet via reglementaire weg worden aangewakkerd.

2.2.1. Gebruik van rijstroken voorbehouden voor voertuigen die meer dan een persoon vervoeren

Om het autosolisme te bestrijden, zal de wegbeheerder de mogelijkheid krijgen om de hele rijweg of een rijstrook toegankelijk te maken voor voertuigen met ten minste twee of drie inzittenden. Deze voorbehouden rijstroken zullen uiteraard toegankelijk zijn voor autobussen, autocars en voor gemotoriseerde tweewielers. Hiermee wordt onder meer beoogd het carpoolen aan te moedigen en de kwaliteit van het openbaar vervoer te verhogen.

2.2.2. Autodate (Carsharing)

Kan worden omschreven als een systeem waarbij verscheidene personen individueel gebruik maken van een beperkt aantal auto's.

De regering wil door het toekennen van parkeerfaciliteiten voor autodelers en het invoeren van een erkenning voor autodateverenigingen dit alternatief gebruik van de auto aanmoedigen.

Het autodelen heeft aldus bijgedragen tot het terugdringen van het aantal geparkeerde auto's in o.m. de binnensteden en woonwijken. De autodate heeft tevens een remmend effect op het autogebruik en vormt een stimulans tot het gebruik van meer duurzame vervoermiddelen, zoals het openbaar vervoer of de fiets

2.2 Promouvoir de nouveaux usages des espaces publics: le Code de la rue

L'adoption de dispositions réglementaires pour assurer une véritable place aux usagers les plus vénérables formera un ensemble : « le code de la rue », signe de cette politique. Sous ce vocable, il faut entendre un ensemble de dispositions visant à rééquilibrer les droits, devoirs et responsabilités des différents usagers de l'espace public, à intégrer dans le code de la route. On ne reprendra ici que quelques dispositions.

La « semaine de la mobilité », et particulièrement la « journée sans voitures » du 22 septembre 2002 à Bruxelles et dans les villes wallonnes et flamandes, a montré l'intérêt de la population pour des modes de déplacements autres que motorisés. Il s'agit d'encourager par voie réglementaire cet engouement.

2.2.1. Utilisation des bandes de circulation réservées aux véhicules occupés par plus d'une personne

Pour lutter contre l'autosolisme, le gestionnaire de voirie aura la possibilité de rendre accessible toute une chaussée ou une bande de circulation à des véhicules occupés par au moins deux ou trois personnes. Ces bandes réservées seront bien entendu accessibles aux autobus, autocars et aux deux roues motorisés. Il s'agit entre autres d'encourager le covoiturage et d'augmenter la qualité du transport public.

2.2.2. Carsharing (partage de la voiture)

Il s'agit d'un système où plusieurs personnes utilisent de manière individuelle un nombre limité de voitures.

En attribuant des facilités de stationnement aux personnes qui partagent les voitures et en donnant un agrément aux organisations qui s'en occuperont, le gouvernement désire encourager cette utilisation alternative de la voiture.

Le fait de partager la voiture contribuant ainsi à diminuer le nombre de voitures stationnées entre autres dans les villes et dans les quartiers d'habitation, a un effet dissuasif sur l'utilisation de la voiture et encourage l'utilisation des moyens de transport plus durables, comme les transports en commun ou le vélo.

2.2.3. Maatregelen voor de fietsers

Om het fietsverkeer aantrekkelijker te maken, zal het fietsen in tegenrichting op wegen met eenrichtingsverkeer veralgemeend worden, wanneer de snelheid er beperkt is tot 50 km/u. en de breedte van de rijweg dit toelaat.

Daarenboven zullen aanhangwagens voor fietsen in de toekomst één meter breed mogen zijn i.p.v. de thans geldende 75 cm, waardoor het makkelijker wordt om kinderen te vervoeren.

Deze twee maatregelen komen bovenop de maatregelen die reeds werden genomen om het gebruik van de fiets te bevorderen.

2.3. Verbeteren van het beheer van de mobiliteit van werknemers

Het ontwerp betreffende de inzameling van gegevens over het woon-werkverkeer werd ingediend in de Kamer.

Men wil de ondernemingen en de overheidsinstellingen met meer dan 100 werknemers verplichten, om de drie jaar een beeld op te hangen van het woon-werkverkeer van hun werknemers. Dit is een eerste stap in de richting van de mobiliteitsbeheersplannen die de regering wenst te promoten. Op grond van deze doorlichting kunnen de ondernemingen en de overheidsdiensten samen met hun personeel oplossingen uitwerken, zodanig dat het gebruik van duurzame vervoersmiddelen wordt aangemoedigd.

Er zal eveneens een databank wordt gecreëerd die zal instaan voor de opslag en verwerking van de gegevens die op basis van de doorlichting zullen worden verzameld, verwerkt en ter beschikking gesteld van alle belangstellenden, meer bepaald van de gewestelijke diensten voor mobiliteit en van de openbaarvervoermaatschappijen. Op basis van deze gegevens zal het mogelijk zijn enerzijds transregionale analyses te maken en anderzijds om initiatieven op verschillende niveaus te coördineren, waarbij wordt gedacht aan de ondernemingen, de bedrijfsparken, de gemeenten, de verplaatsingszones en de gewesten.

In ruil voor de ter beschikking gestelde gegevens kunnen de bedrijven en de openbare diensten van de federale overheid een ondersteuning krijgen, in de vorm van maatregelen die zij intern en/of in samenwerking met andere actoren kunnen treffen.

2.2.3. Mesures pour les cyclistes

Afin de rendre la circulation en vélo plus attrayante, la circulation en contresens sur des routes à sens unique sera généralisée lorsque la vitesse est limitée à 50km/h et que la largeur de la voirie le permet.

En outre, les remorques pour vélos pourront à l'avenir avoir une largeur d'un mètre à la place des 75 cm actuels, ce qui facilitera le transport des enfants.

Ces deux mesures s'ajoutent à celles déjà prises pour favoriser l'utilisation du vélo.

2.3. Améliorer de la gestion de la mobilité des travailleurs

Le projet concernant la collecte des données sur les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail est déposé à la Chambre.

Les entreprises et les institutions publiques de plus de 100 travailleurs devront fournir tous les 3 ans un état des lieux des déplacements travail-domicile de leurs employés. Cet état des lieux est une première étape vers des plans de gestion de mobilité que le gouvernement veut encourager et grâce auxquels les entreprises et les services publics en concertation avec leur personnel pourraient mettre sur pied des solutions afin d'encourager les moyens de transport durables.

Une banque de données sera également créée. Elle reprendra les données collectées sur la base de l'état des lieux, les analysera et les mettra à la disposition de toutes les instances concernées et en premier lieu des services régionaux de mobilité et des compagnies de transport en commun. Sur la base de ces données, il sera possible d'une part d'analyser les données transrégionales et d'autre part de coordonner les initiatives des différents niveaux, comme l'entreprise, la zone industrielle, la commune, la zone de déplacement, la région.

En échange de la mise à disposition des données, les entreprises et les services publics relevant de l'Etat fédéral recevront un soutien via des mesures qu'ils pourront prendre de manière interne et/ou en collaboration avec d'autres acteurs.

In het raam van het e-government zal er voor het voeden van de databank aan de bedrijven of openbare instellingen geen informatie meer worden opgevraagd, wanneer de federale overheid hierover reeds beschikt. De gegevensoverdracht zal via internet gebeuren.

2.4. Eerbied voor het milieu bevorderen door middel van fiscale aansporingen

Om de aantasting van de ozonlaag tegen te gaan, werden een aantal maatregelen getroffen, zoals een vermindering van de inschrijvingstaks voor voertuigen die aan de EURO-normen beantwoorden of die op LPG rijden. Anderzijds is er een verhoging van de inschrijvingstaks voor tweedehandsvoertuigen ouder dan 5 jaar; terwijl er een premie van 508 EUR wordt toegekend voor het plaatsen van een LPG-installatie in benzinevoertuigen die reeds in het verkeer zijn gebracht.

De regering heeft reeds een aantal fiscale maatregelen getroffen die een duurzame mobiliteit bevorderen:

Door een hervorming van de personenbelasting wordt

- de belastingsvrijstelling op de werkgevers- tegemoetkomingen in het woon-werkverkeer uitgebreid, wanneer deze verplaatsing met het openbaar vervoer gebeurt;
- belastingplichtigen die hun reële kosten aangeven, de mogelijkheid geboden om 0,15 EUR/km voor hun verplaatsingen van het woon-werkverkeer af te trekken, wanneer ze van het openbaar vervoer, carpooling of de fiets gebruik maken,
- aan de werkgevers die zelf het gemeenschappelijk vervoer van hun personeelsleden organiseren, de kans geboden deze vervoerskosten in 2002 integraal af te trekken.

Deze benadering kan nog worden uitgebreid door

- de werkgeversbijdrage in carpooling-overeenkomsten vrij te stellen van belasting;
- de inschrijvingstaks voor voertuigen aan ecologische parameters aan te passen, zoals o.m. de verschillende EURO-normen;
- de accijns op brandstoffen te laten schommelen naargelang van het zwavelgehalte.

Dans le cadre du e-government, pour l'alimentation de la banque de données, plus aucune information dont l'Etat fédéral dispose déjà ne sera demandée aux entreprises ou aux institutions publiques. La transmission des données se fera via Internet.

2.4. Promouvoir le respect de l'environnement par une fiscalité incitative

Pour lutter contre la détérioration de la couche d'ozone, une série de mesures ont été prises : une diminution de la taxe d'immatriculation pour les véhicules qui répondent aux normes EURO ou qui sont équipés en LPG. D'autre part, la taxe d'immatriculation pour les véhicules d'occasion qui ont plus de 5 ans a augmenté ; tandis qu'une prime de 508 EUR est offerte pour le placement d'une installation LPG sur des véhicules roulant à l'essence qui ont déjà été mis en circulation.

Le gouvernement a déjà pris une série de mesures fiscales qui favorisent une mobilité durable :

Via une réforme de l'impôt sur les personnes

- l'extension de l'exonération fiscale sur les interventions de l'employeur pour les trajets travail-domicile si ce déplacement se fait par transport public ;
- les contribuables qui déclarent leurs frais réels ont la possibilité de déduire 0,15 EUR/km pour leurs déplacements travail-domicile en transport en commun, en car-pooling ou à vélo ;
- les employeurs qui organisent eux-mêmes le transport en commun de leurs employés ont la possibilité d'en déduire le coût de manière intégrale en 2002.

Cette approche peut encore être développée en :

- exonérant d'impôt la contribution de l'employeur dans des accords de car-pooling
- adaptant l'immatriculation de véhicules à des paramètres écologiques, telles que les différentes normes EURO ;
- en faisant varier les accises sur les carburants selon le taux de soufre.

Tot slot ijvert de regering bij de Europese instanties voor een nultarief voor de BTW op alle types van collectief personenvervoer, alsook voor een BTW-verlaging voor alle uitrusting of gemaakte kosten die te maken hebben met verkeersveiligheid.

2.5. Sensibilisering: de week van de mobiliteit

In het kader van het door de Europese Unie genomen initiatief wordt in de maand september de «week van de vervoering» georganiseerd. De bedoeling van dit jaarlijks initiatief, dat reeds in 2002 aan zijn derde uitgave toe is, bestaat erin, de bevolking van de mobiliteitsproblemen bewust te maken door haar alternatieve vormen van mobiliteit aan te bieden.

In 2003 zal de week van vervoering toelaten deze sensibiliseringsinspanning voort te zetten.

2.6. Het GEN (Gewestelijk Expres Net)

Het ontwikkelen van een voorstedelijk vervoerssysteem, met name het GEN, dat zich in, naar en rond Brussel situeert, is een bijzonder complexe operatie die enkel kan slagen, wanneer de nodige partners kunnen worden gevonden en wanneer het ganse project geleidelijk wordt ingevoerd.

In 2003 zal tussen de federale Staat en de Gewesten een samenwerkingsakkoord worden gesloten, dat een algemene doelstelling voor 2010-2012 vastlegt en zich in een eerste fase toespitst op de exploitatie van twee lijnen: 's Gravenbrakel – Brussel – Dendermonde en Geraardsbergen – Edingen – Halle – Mechelen.

Een deel van het rollend GEN-materieel moet zo spoedig mogelijk worden besteld, opdat het uiterlijk op 31 december 2005 op de eerste twee hierboven vermelde GEN-lijnen zou kunnen worden ingezet. De beslissingen hierover zullen in 2003 genomen worden.

Intussen werd reeds gestart met de eerste concrete stappen zoals:

- het opvoeren van de capaciteit van de spoorinfrastructuur op de assen in en rond Brussel (in het kader van het meerjarig investeringsplan van de NMBS), en in het bijzonder het indienen van de bouwvergunningen bij de Gewesten;
- het ontwerpen en inzetten van geharmoniseerde vervoersbewijzen die bruikbaar zijn op het grondgebied van Brussel-Hoofdstad (operatie voorzien voor februari 2003) (zie punt 2.7);

Enfin, le gouvernement défendra auprès des instances européennes un tarif zéro pour la TVA sur tous les types de transports collectifs de personnes ainsi qu'une baisse de la TVA pour ce qui concerne les équipements ou dépenses du point de vue de la sécurité routière.

2.5. Sensibilisation: la semaine de la mobilité

Dans le cadre de l'initiative prise par l'Union européenne, 'la semaine de la mobilité' est organisée pendant le mois de septembre. L'objectif de cette initiative annuelle, qui en était en 2002 à sa troisième édition, consiste à sensibiliser la population au sujet des problèmes de mobilité en offrant des modes alternatifs de mobilité.

En 2003 la semaine de la mobilité permettra de continuer cet effort de sensibilisation.

2.6. Le RER (Réseau Express Régional)

Le développement d'un système de transport suburbain, appelé RER, dans, vers et autour de Bruxelles, est une opération particulièrement complexe qui ne pourra réussir que si des partenariats nécessaires sont conclus et si le projet global est introduit de manière progressive.

Un accord entre Etat fédéral et Régions sera adopté en 2003 fixant un objectif à l'horizon 2010-2012 et se concentrant en première phase sur l'exploitation des deux lignes Braine le Comte – Bruxelles – Termonde et Grammont – Enghien – Hal – Malines.

Une partie du matériel roulant destiné au RER doit être commandée au plus tôt afin de permettre la mise en service, pour le 31 décembre 2005 au plus tard, des deux premières lignes RER citées ci-dessus. Les décisions interviendront en 2003 à cet égard.

Entre-temps, des premières étapes concrètes ont déjà été franchies, comme :

- la décision d'augmentation de la capacité de l'infrastructure ferroviaire sur les axes radiaux autour de Bruxelles (dans le cadre du plan d'investissements pluriannuel de la SNCB), et particulièrement l'introduction des permis d'urbanisme auprès des Régions ;
- la conception et l'application de titres de transport harmonisés valables sur le territoire de Bruxelles-Capitale (opération prévue pour février 2003) (voir point 2.7) ;

- de studie van de bijzondere kenmerken van de stations en het rollend materieel, nodig voor dit aanbod;

- het uitwerken van een beheersmodel aangaande de gegevens die zowel betrekking hebben op de mobiliteitsbehoeften als op het aanbod in de betrokken zone.

Dit alles komt bovenop de beslissingen die werden genomen door de gewestelijke voerheden, zoals de Conforto-bus tussen Waver en Brussel.

2.7. Integratie van tarieven en vervoerbewijzen

Vanaf begin 2003 zal op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het gebruik van een eenvormige openbaarvervoerkaart operationeel zijn. Hierdoor zal men op eender welk voertuig van eender welk netwerk mogen stappen, ongeacht de vervoermaatschappij die het vervoerbewijs heeft afgeleverd. Om dit ambitieus project te kunnen verwezenlijken, zullen alle stations van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met aangepaste stempelautomaten worden uitgerust. Dit eerste experiment zal later tot een grotere zone worden uitgebreid (30 km rond Brussel).

3. VERKEERSVEILIGHEID EN WEGVERKEER

3.1. Verkeersveiligheid

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werd begin 2002 samengeroepen. De werkzaamheden die werden uitgevoerd voor deze datum zijn afgerond en de stuurgroep keurde de besluiten goed. Deze besluiten vormen een algemeen kader voor een globaal beleid inzake verkeersveiligheid met als doelstelling de vermindering met 50% van het aantal verkeersdoden tegen 2010 en waarbij beter rekening wordt gehouden met de kwetsbare weggebruikers, de levenskwaliteit en duurzame veiligheid. Zij hebben al geleid tot een verhoging van de controles van de federale politie.

Hierna volgt een greep uit de maatregelen:

- Er wordt gedacht aan de oprichting van een Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid en een Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, zodanig dat de actie van de betrokken partijen kan worden gecoördineerd.

- Het wetsontwerp tot wijziging van de wet op de politie van het wegverkeer werd in 2002 aan het Parle-

- l'étude des caractéristiques particulières des gares et du matériel roulant, nécessaire pour cette offre ;

- le développement d'un modèle de gestion partant des données concernant tant les besoins en mobilité que l'offre dans la zone concernée.

Tout ceci, en parallèle avec des décisions prises par les autorités régionales par exemple le bus Conforto entre Wavre et Bruxelles

2.7. Intégration tarifaire et billettique

L'utilisation d'un titre de transport uniforme sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale sera opérationnelle début 2003. Ce système permet de commencer un voyage indistinctement sur le véhicule de l'un des réseaux, quelle que soit la société qui a émis le titre de transport. Pour mettre en œuvre ce projet ambitieux, toutes les gares de la Région de Bruxelles-Capitale seront équipées par des oblitérateurs compatibles. Cette première expérience sera élargie ultérieurement à une zone beaucoup plus étendue (30 kms autour de Bruxelles).

3. SÉCURITÉ ET CIRCULATION ROUTIÈRE

3.1. Sécurité routière

Les Etats généraux de la Sécurité routière ont été réunis début 2002. Les travaux qu'ils ont menés avant cette date ont abouti et les conclusions ont été approuvées par le Comité de pilotage comme constituant un cadre général d'une politique globale en matière de sécurité routière avec pour objectif la baisse de 50% du nombre de tués à l'horizon 2010, et qui prenne mieux en compte les usagers vulnérables, la qualité de la vie et une sécurité durable. Ils ont déjà abouti à une augmentation des contrôles par la police fédérale.

Sans être exhaustif :

- un Comité interministériel pour la Sécurité routière et une Commission fédérale de la Sécurité routière seront institués afin de coordonner l'action des différents intervenants;

- le projet de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière a été déposé en 2002 au Parle-

ment voorgelegd. Het zorgt voor een nieuwe classificatie van de overtredingen om de gevaarlijkste gedragingen duidelijker aan te geven en strenger te straffen.. Het omvat nieuwe maatregelen inzake de rijopleiding (rijvervolmaking), overeenkomsten met de politiezones om deze aan te moedigen een echt verkeersveiligheidsbeleid te voeren op het grondgebied van de zone, en inzonderheid omtrent de coördinatie-overeenkomsten met de politiezones, het advies over het nationaal verkeersveiligheidsplan.

Twee belangrijke thema's liggen nog op tafel, met name de verbetering van de verkeersveiligheid in de bebouwde kommen door de invoering van een «straat-code» en een grondige herziening van de parkeervoorschriften. Zo werd ook de reglementering op het organiseren van rally's herzien teneinde de veiligheid tijdens zulke manifestaties te verhogen.

Bovendien wordt de reglementering op de onbemande camera's herzien. De camera's zullen voortaan andere overtredingen kunnen vaststellen dan schendingen van het rode licht en verkeersovertredingen. Er zal worden voorzien in het gebruik van digitale camera's.

In overleg met de FOD Economie zullen de koninklijke besluiten worden voorbereid die voor de tenuitvoerlegging van de wet van 23 januari 2002 betreffende de reclame voor motorvoertuigen moeten zorgen. Deze wet bepaalt dat elke reclame voor motorvoertuigen een door de Koning nader te bepalen waarschuwing moet bevatten omtrent de verantwoordelijkheid van de bestuurder voor de gevolgen van zijn gedrag in het verkeer.

Inzake het inperken van de dode hoek bij vrachtwagens is België een pionier. Vanaf 1 januari 2003 zullen alle nieuwe vrachtwagens moeten uitgerust zijn met de betreffende systemen. Bij bestaande vrachtwagens zal een anti-dodehoek-systeem moeten worden aangebracht op de vrachtwagen tegen de technische controle in 2003.

Hoewel op Europees vlak geen enkele verplichting bestaat, zullen alle nieuwe elementen vanaf 31 maart 2003 op alle zitplaatsen met veiligheidsgordels moeten zijn uitgerust. De regel die tot op heden toeliet in een voertuig meer kinderen te vervoeren dan het aantal beschikbare zitplaatsen, zal worden afgeschaft.

De Europese Raad heeft een politiek akkoord bereikt over de uitbreiding van de gordeldraagplicht tot alle autovoertuigen, met inbegrip van vrachtwagens, autobussen en autocar, wanneer ze met gordels zijn uitgerust, en maakt bij het vervoeren van kinderen de specifieke kinderzitjes verplicht. Er werden initiatieven

ment. Il introduit une nouvelle catégorisation des infractions permettant de visibiliser les comportements les plus dangereux et de les réprimer plus fortement. Il contient des mesures nouvelles en matière de formation (perfectionnement à la conduite), de conventions avec les zones de police encourageant ces dernières à mettre en œuvre une véritable politique de sécurité routière sur le territoire de la zone, d'avis relatif au Plan national de sécurité, notamment.

Deux thèmes importants, l'amélioration de la sécurité dans les agglomérations en instaurant un « code de la rue » et une révision en profondeur des règles en matière de stationnement sont en cours. Ainsi la réglementation relative aux rallyes a été revue afin d'accroître la sécurité lors de telles manifestations.

Par ailleurs, la réglementation relative aux appareils automatiques fonctionnant en l'absence d'agent qualifié est en voie de révision. Les caméras pourront désormais constater d'autres infractions que feux rouges et excès de vitesse. L'usage de caméras digitales sera prévu.

En concertation avec le SPF Economie, les arrêtés royaux qui doivent donner force à la loi du 23 janvier 2002 relative à la publicité pour les véhicules à moteur, seront préparés. Cette loi prévoit que toute publicité pour les véhicules à moteur comprend un avertissement, à fixer ultérieurement par le Roi, quant à la responsabilité du conducteur sur les conséquences de son comportement dans la circulation.

En matière de réduction de l'angle mort des camions, la Belgique est pionnière. A partir du 1er janvier 2003, les nouveaux camions devront être équipés de tels systèmes. Pour les camions existants un système anti-angle mort devra être installé sur le camion lors du passage au contrôle technique en 2003.

A partir du 31 mars 2003, et bien qu'aucune obligation n'existe au niveau européen, tous les nouveaux autocars devront être équipés de ceintures de sécurité à toutes les places. Par ailleurs, la règle qui autorisait jusqu'ici de transporter dans un véhicule plus d'enfants qu'il n'y a de sièges disponibles sera abrogée.

Le Conseil européen est parvenu à un accord politique sur l'extension de l'obligation du port de la ceinture à tous les véhicules automobiles, y compris camions et bus et cars s'ils en sont équipés et introduit l'obligation de transporter les enfants dans des dispositifs de retenue spécifiques pour eux. Les initiatives

genomen om deze richtlijn zo snel mogelijk om te zetten.

3.2. De technische reglementering voor meer veiligheid en een beter leefmilieu

Het KB van 15.03.68 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, zal worden aangepast om de verkeersveiligheid nog te verhogen en om de bedreiging van het leefmilieu in te perken. Hierbij zal worden rekening gehouden met de technologische ontwikkeling. Vervolgens zullen de verschillende Europese richtlijnen en reglementen in Belgisch recht worden omgezet. Deze wijzigingen omvatten:

- de verplichting om de nieuwe voertuigen uit te rusten met euro 3-motoren en met euro 4-motoren vanaf 1 januari 2006;
- strengere regels voor autokeuringen, remproeven in beladen toestand voor bedrijfsvoertuigen en maatregelen tegen fraude van de kilometerteller;
- algemene verplichting en van ABS-remsystemen voor alle voertuigen met uitzondering van personenwagens.

Het is belangrijk dat de LPG-reglementering wordt aangepast om autoconstructeurs en technische scholen te kunnen erkennen als LPG-installateur en vooral om voertuigen die volgens de nieuwe normen zijn uitgerust ondergrondse parkings kunnen gebruiken.

3.3. De inschrijving van de voertuigen verbeteren

Het bestand met alle gegevens over ieder voertuig en zijn eigenaar werd aangepast om alle gegevens met betrekking tot het leefmilieu (EURO-norm) op te tekenen.

De Directie voor de Inschrijving van de Voertuigen (DIV) gaat door met de intensifiëring van haar betrekkingen met enerzijds de overige overheidsdiensten die dit bestand voor hun eigen opdrachten gebruiken (Politie, Financiën, gewesten), en met anderzijds de auto-gebonden beroepssectoren (constructeurs, garagehouders, verzekeringen, autokeuring, vervoerders).

sont en cours afin de transposer rapidement cette directive.

3.2. Des règlements techniques pour plus de sécurité et un meilleur environnement

L'A.R. du 15.03.68 portant réglementation générale sur les exigences techniques auxquelles les voitures, leurs remorques, les pièces détachées et leurs accessoires de sécurité doivent satisfaire sera adapté afin d'augmenter encore la sécurité routière et le respect de l'environnement, en tenant compte de l'évolution technologique et de transposer en droit belge les différentes directives européennes et règlements. Ces modifications comprennent :

- l'obligation d'équiper les nouveaux véhicules de moteurs euro 3 et de moteur euro 4 à partir du 1er janvier 2006;
- des règles plus sévères pour les contrôles techniques, les essais de freinage pour les véhicules utilitaires en situation de charge et des mesures contre les fraudes au compteur kilométrique;
- obligation générale et de systèmes de freinage ABS pour tous les véhicules à l'exception des voitures personnelles.

Il est également important d'adapter la réglementation LPG pour pouvoir agréer les constructeurs automobiles et les écoles techniques comme installateur LPG et surtout de permettre aux véhicules équipés selon les nouvelles normes d'utiliser les parkings souterrains.

3.3. Améliorer l'Immatriculation des véhicules

Le fichier qui reprend l'ensemble des données relatives à chaque véhicule et à son propriétaire a été adapté pour enregistrer des données relatives à l'environnement (norme EURO).

La Direction d'Immatriculation des Véhicules (DIV) poursuivra et intensifiera ses relations, avec d'une part les autres pouvoirs publics qui utilisent le fichier pour leurs propres missions (Police, Finances, régions), et avec d'autre part les secteurs professionnels concernés par l'activité automobile (constructeurs, garagistes, assurances, contrôle technique, transporteurs) d'autre part.

Deze samenwerking beoogt inzonderheid:

- de controle over de concrete toepassing van de autokeuring;
- de controle van het aantal werkelijk afgelegde kilometers;

Op het vlak van de dienstverlening naar de burger toe, moeten de volgende punten worden aangestipt:

- de invoering van één enkel nummer per inschrijvingsbewijs dat aan het chassisnummer en de kentekenplaat is gekoppeld;
- in principe zullen alle burgers vanaf 2003 toegang hebben tot een inschrijvingssysteem via Internet. Het systeem wordt reeds door de verzekeringsmaatschappijen gebruikt.

4. WEGVERVOER

4.1. Het billijk maken van de concurrentie en het beter reglementeren van de toegang tot het beroep

Drie wetteksten zullen het concurrentievermogen billijker en de toegang tot het beroep strenger maken.

De wijziging van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van goederen over de weg, die hoofdzakelijk slaat op de medeaansprakelijkheid van de opdrachtgever en de strijd tegen de buitensporig lage prijzen, moet zo snel mogelijk tot stand komen. De algehele uitvoering van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van goederen over de weg zal vanaf 1 januari 2003 van kracht zijn.

Na de afronding van het gewestelijk overleg zou de wijziging van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg, die eveneens hoofdzakelijk betrekking heeft op de invoering van de medeaansprakelijkheid van de opdrachtgever en de strijd tegen de buitensporig lage prijzen, in het begin van 2003 van kracht moeten zijn.

Overeenkomstig de op de Europese top van Barcelona vastgelegde doelstelling (zie ook punt 9 van deze nota), moet de omzetting van de richtlijn 98/76 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg voor het einde van het eerste trimester 2003 verwezenlijkt zijn.

Zodra het Europees Parlement het voorstel van richtlijn betreffende de vorming van de beroepschauffeurs voor het vervoer van goederen en personen langs de

Ces collaborations viseront notamment à :

- contrôler l'application concrète du contrôle technique ;
- contrôler le nombre réel de kilomètres parcourus.

Sur le plan du service au citoyen, il y a lieu de noter les points suivants :

- l'introduction d'un numéro unique par certificat d'immatriculation relié aux numéros de châssis et de plaque ;
- l'introduction en principe en 2003 d'un système d'immatriculation par Internet accessible aux citoyens. Le système est déjà utilisé par les compagnies d'assurances.

4. TRANSPORT ROUTIER

4.1. Rendre la concurrence équitable et réglementer mieux l'accès à la profession

La concurrence équitable et l'accès à la profession seront renforcés par trois textes légaux.

La modification de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route, qui concerne essentiellement la coresponsabilité du donneur d'ordre et la lutte contre les prix abusivement bas doit intervenir le plus rapidement possible. L'exécution complète de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route sera opérationnelle à partir du 1^{er} janvier 2003.

Après la finalisation de la concertation régionale, la modification de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif au transport rémunéré de voyageurs par route, qui concerne également, pour l'essentiel, l'introduction de la coresponsabilité du donneur d'ordre et la lutte contre les prix abusivement bas, devrait intervenir au début de l'année 2003.

Conformément à l'objectif fixé à l'occasion du Sommet européen de Barcelone (cf. point 1 de la présente note), la transposition de la directive 98/76 relative à l'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route doit être réalisée avant la fin du premier trimestre 2003.

Dès que la proposition de directive concernant la formation des chauffeurs professionnels pour le transport des marchandises et des personnes sur la route

weg zal hebben goedgekeurd, zullen de nodige koninklijke besluiten uitgevaardigd worden voor de toepassing ervan in België. Zo zullen alle beroepschauffeurs verplicht zijn, buiten hun rijopleiding, een basis kwalificatie te behalen en een bijscholing te volgen, om de veiligheid op de weg nog te vergroten. Ter herinnering, in 2001 hebben alle betrokken federale en gewestelijke overheden en de sociale partners, in het vervolg van het akkoord met de wegvervoerders van 14 september 2000, een protocol ondertekend met het oog op een degelijk overleg ter zake.

4.2. Sociale harmonisering

De invoering van de digitale tachograaf zal vanaf midden 2004 een feit zijn. Tijdens de rest van het jaar 2002 alsook in 2003 zal een beheerssysteem worden uitgewerkt voor de afgifte van de geheugenkaarten. Dit systeem moet voor de gebruikers betrouwbaar en makkelijk toegankelijk zijn.

De procedures zijn lopende opdat de bestuurdersattesten voor chauffeurs uit derde landen die voertuigen uit de Gemeenschap besturen vanaf 19 maart 2003 zouden kunnen worden uitgereikt, zoals door de Europese voorschriften wordt opgelegd. De bevoegde sociale federale overheidsdiensten zijn bij de afhandeling van dit dossier betrokken.

In dit vooruitzicht zal vooreerst worden overlegd met de FOD Tewerkstelling en Arbeid, die hoofdzakelijk voor deze materie bevoegd is. De besprekingen over de rij- en rusttijden zullen in de Europese Vervoersraad aandachtig gevolgd worden.

4.3. Fiscaliteit (Eurovignet)

Vanaf 2003 wil Duitsland uit de Eurovignetovereenkomst stappen en een kilometerheffing invoeren. In overeenstemming met de gewestelijke overheden en voor hun rekening zullen er hoe dan ook samen met de FOD Financiën schikkingen worden getroffen om door te gaan met het gemeenschappelijk Eurovignetsysteem, dat in de Benelux-landen, Denemarken en Zweden verder van kracht blijft.

Er moet tevens worden aangestipt dat krachtens de jongste institutionele akkoorden de verkeersbelasting een gewestelijke materie is geworden.

Een aantal belangrijke voorstellen in verband met de tarifiering van het gebruik van de transportinfrastructuur zal ruime aandacht moeten krijgen om

sera approuvée par le Parlement européen, les arrêtés royaux nécessaires seront pris pour application en Belgique. Ainsi, tous les chauffeurs professionnels se verront obligés de recevoir en plus de la formation à la conduite une qualification de base et de suivre un recyclage, l'objectif étant de renforcer la sécurité routière. Pour rappel, un protocole a été signé en 2001 entre toutes les autorités fédérales et régionales concernées et les partenaires sociaux afin de veiller à une bonne concertation en cette matière, dans la suite de l'accord, avec les transporteurs routiers, du 14 septembre 2000.

4.2. Harmonisation sociale

Le tachygraphe digital sera une réalité à la mi-2004. La fin de l'année 2002 et l'année 2003 seront utilisées pour mettre au point un système de gestion de délivrance des cartes à mémoire qui soit fiable et aisément accessible par les utilisateurs.

Les procédures sont en cours d'élaboration afin que les attestations de chauffeur pour des chauffeurs extra-communautaires conduisant des véhicules communautaires puissent être délivrées à partir du 19 mars 2003 comme imposé par la réglementation européenne. Les Services publics fédéraux sociaux concernés sont associés au développement de ce dossier.

Dans cette perspective, des premières concertations seront organisées avec le SPF Emploi et Travail qui est essentiellement compétent en cette matière. Un suivi attentif au Conseil européen des Transports des discussions relatives aux temps de conduite et de repos sera assuré.

4.3. Fiscalité (Eurovignette)

L'Allemagne envisage dès 2003 de sortir de l'accord Eurovignette et d'introduire une taxe kilométrique. En accord avec les autorités régionales et pour le compte de celles-ci, les dispositions seront, de toute façon, prises en collaboration avec le SPF Finances pour prolonger l'existence du système commun d'Eurovignette qui restera de mise entre les pays du Benelux, le Danemark et la Suède.

Il faut préciser qu'en vertu des derniers accords institutionnels, la taxe de circulation est devenue une matière régionale.

Un ensemble de propositions importantes relatives à la tarification de l'usage des infrastructures de transport devra faire l'objet d'une attention étroite afin de

tot een rechtvaardige en billijke tarifiering te komen volgens het principe van de vervuiler betaalt.

4.4. Wegcontroles voor het personen- en goederenvervoer

De doelstellingen van deze controles beogen de bevordering van de verkeersveiligheid, het garanderen van gezonde concurrentievoorwaarden en de vrijwaring van de sociale voorwaarden van het chauffeursberoep. Om hun prestaties te verbeteren, zullen de controleurs van de FOD Mobiliteit en Vervoer zodanig worden opgeleid dat zij alle uitvoeringsbepalingen van de wet van 3 mei betreffende het vervoer van zaken over de weg vanaf 1 januari 2003 beter kunnen toepassen.

De richtlijn 2000/30/EG betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die binnen de Gemeenschap deelnemen aan het verkeer, die moet bijdragen tot de strijd tegen de milieuverontreiniging, zal in de loop van 2003 worden omgezet.

De eigenlijke toepassing van het actieplan van 20 november 2001 betreffende de samenwerking tussen de verschillende Belgische controlediensten is thans op kruissnelheid gekomen door de oprichting van een Directiecomité en van negen provinciale cellen alsmede van een permanente coördinatiecel binnen het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid. Dankzij het AGORA-programma van de Federale Diensten voor Wetenschappelijke, Technische en Culturele Aangelegenheden zal de samenwerking tussen deze controleorganen vanaf het tweede semester van 2003 nog worden opgedreven door de oprichting van een centrale gegevensbank met betrekking tot de overtredingen.

De actieve samenwerking met de controleorganen in de nabuurlanden (Benelux, Duitsland, Frankrijk en Ierland) in het kader van het internationaal systeem EURO CONTROLE WEG zal nog worden opgedreven, met name door de toetreding van het Verenigd Koninkrijk, Spanje en Portugal tegen midden 2003.

Verder zal België in de Raad het principe verdedigen van een versterking van de gemeenschappelijke wegcontroles, in het bijzonder met het oog op de uitbreiding.

4.5. Tussenpersonen in het goederenvervoer

De werkzaamheden tot herziening van de wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenper-

sonen zullen worden voortgezet met het oog op de bevordering van een rechtvaardige en billijke tarifiering volgens de principes d'utilisation et pollueur-payeur.

4.4. Contrôle du transport routier de personnes et de marchandises

Les objectifs de ce contrôle visent à promouvoir la sécurité routière, à garantir des conditions de saine concurrence et à préserver les conditions sociales de l'exercice de la profession de chauffeur. Pour améliorer leurs performances, les contrôleurs du SPF Mobilité et Transport seront formés en vue de pouvoir appliquer mieux toutes les dispositions d'exécution de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route dès le 1^{er} janvier 2003.

L'exécution de la directive 2000/30/CE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté, laquelle permet d'apporter une contribution à la lutte contre la pollution, sera transposée dans le courant de 1^{er} janvier 2003.

L'application effective du plan d'action du 20 novembre 2001 relatif à la collaboration entre les différents services de contrôle belges a atteint maintenant son rythme de croisière suite à la mise en place du Comité directeur et des neuf Cellules provinciales, ainsi que de la Cellule permanente de coordination placée sous l'égide du Ministère de l'Emploi et du Travail. Grâce au programme AGORA des services fédéraux des Affaires scientifiques, techniques et culturelles, cette synergie entre organes de contrôle sera encore renforcée à partir du second semestre de l'année 2003 par la création effective de la banque centrale de données relatives aux infractions.

La collaboration active avec les organes de contrôle des Etats voisins (pays du Benelux, Allemagne, France, Irlande) dans le cadre du système international EURO CONTROLE ROUTE sera renforcée, notamment par l'adhésion prévue du Royaume-Uni, de l'Espagne et du Portugal vers la mi-2003.

La Belgique défendra par ailleurs au Conseil le principe d'un renforcement au niveau communautaire des contrôles routiers, notamment dans la perspective de l'élargissement.

4.5. Auxiliaires de transport de marchandises

Les travaux de révision de la loi du 26 juin 1967 relative au statut des auxiliaires de transport de mar-

sonen in het goederenvervoer werden aangevat. Met deze herziening wil men zich kunnen aanpassen aan het economisch bestel dat in de jongste 35 jaar sterk is gewijzigd. In de loop van 2003 zal wellicht een ontwerp kunnen worden ingediend.

5. SPOORWEGVERVOER

5.1. Algemene doelstellingen

Op 30 maart 2001 heeft de Regering zich tot doel gesteld tegen 2010 het marktaandeel van het spoornet met 15% te laten groeien (wat neerkomt op 50% meer reizigers en goederen)

De wet van 22 maart 2002 tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven vormt de basis voor de herstructurering en de herdynamisering van de NMBS. De ontplooiing zal nog worden versterkt door een geleidelijke overname van de schuld van de maatschappij, die in oktober 2002 zal worden goedgekeurd en die geprogrammeerd is vanaf eind 2004 in naleving van de Europese regels.

Er zal met de NMBS over een nieuw beheerscontract worden onderhandeld, dat op 1 januari 2003 van kracht moet worden. Het zal zich vooral erop toelagen om de door de Regering vastgelegde mobiliteitsoogmerken te bereiken en om de 3 pijlers namelijk stiptheid, de kwaliteit en de veiligheid te verhogen. Het zal ervoor zorgen het spooraanbod uit te breiden, samen met het investeringsplan 2000-2012. Het zal met name een systeem invoeren voor de schadeloosstelling van de klanten, alsook tariefmaatregelen om de bestaande klanten te binden en nieuwe klanten aan te trekken en een financieel winstdelingsmechanisme binnen de onderneming, om de prestaties te optimaliseren en aldus beter in te spelen op de verwachtingen van de bestaande en potentiële klanten.

De tenuitvoerlegging van het meerjarenplan 2001-2012 voor de spoorweginvesteringen, dat werd goedgekeurd door het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de Federale Staat en de Gewesten, werd geconcretiseerd door de installatie van het Uitvoerend Comité van de Ministers van Mobiliteit. Bovendien zullen binnen dit Comité de nodige schikkingen worden getroffen om de systematische opvolging van de uitvoering van dit meerjarenplan te waarborgen.

De investeringen van het boekjaar 2002 worden onder meer gekenmerkt door:

chandises ont été entamés. L'objectif de cette révision consiste à pouvoir s'adapter au contexte économique qui a fortement évolué au cours des 35 dernières années. Un projet pourra être déposé dans le courant de l'année 2003.

5. TRANSPORT FERROVIAIRE

5.1. Objectifs généraux

L'objectif fixé par le Gouvernement, le 30 mars 2001, vise à accroître de 15 % la part du marché du rail d'ici 2010 (soit 50 % en plus de voyageurs et de marchandises).

La loi du 22 mars 2002 modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques constitue la base de la restructuration et de la redynamisation de la SNCB. Ce redéploiement sera renforcé par une reprise progressive de la dette de l'entreprise, décidée en octobre 2002 et programmée à partir de fin 2004, dans le respect des règles européennes.

Un nouveau contrat de gestion sera négocié avec la SNCB afin d'entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2003. Il s'attachera, en particulier, à atteindre les objectifs de mobilité fixés par le Gouvernement et à améliorer les trois piliers que sont la ponctualité, la qualité et la sécurité. Il veillera à développer l'offre en quantité et qualité ferroviaire, en liaison avec le plan d'investissements 2000-2012. Il introduira, notamment, un système d'indemnisation de la clientèle, des éléments tarifaires pour fidéliser la clientèle existante et surtout attirer de nouveaux clients, un mécanisme d'intéressement financier de l'entreprise afin d'optimiser les prestations et ainsi de mieux rencontrer les attentes de la clientèle existante et potentielle.

La mise en œuvre du plan pluriannuel 2001-2012 d'investissements ferroviaires, avalisé par l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral et les Régions s'est, notamment, concrétisé par l'installation du Comité exécutif des Ministres de la Mobilité. Par ailleurs, toutes les dispositions seront prises, dans le cadre de ce Comité, pour assurer le suivi systématique de l'exécution du plan pluriannuel.

Les investissements de l'exercice 2002 se caractérisent, entre autres, par :

- de hernieuwing en de modernisering van de bestaande infrastructuur en installaties;
- de verbetering van het onthaal van de reizigers in de stations;

- de opstelling van studies van tal van projecten ter uitbreiding van de infrastructuurcapaciteit (tegen einde 2002 moeten de bouwaanvragen zijn ingediend voor de verwezenlijking van de tweede toegang tot de haven van Antwerpen en voor de opsplitsing van lijn 50 tussen Gent en Brugge alsmede van de lijnen 124 tot Nijvel en 161 tot Ottignies).

In de loop van de maand december 2002 zullen de hogesnelheidslijn tussen Leuven en Luik alsmede de goederenas «Athus-Maas» in gebruik worden genomen.

Door de investeringen voor het boekjaar 2003 zullen de hernieuwing en de modernisering van de bestaande infrastructuur en installaties kunnen worden voortgezet. De werkzaamheden ter uitbreiding van de capaciteit zullen inzonderheid op de lijn 161 tussen Watermaal en Schuman-Josaphat worden uitgevoerd, en dit in parallel met het begin van de werkzaamheden aan de Schuman-Josaphat-tunnel.

Het programma van dit jaar zal zich eveneens toeleggen op de projectontwikkeling van het telefoonnet GSM-R. Tot slot zullen de studies met betrekking tot de implementatie van het Europese ETCS-systeem (bescherming van de bedrijfszekerheid van de treinen) onverdroten worden voortgezet.

5.2. Ontwikkeling van het goederenvervoer

Het stimuleren van de transfer van het goederenvervoer van de weg naar het spoor blijft een prioritaire actie van duurzame mobiliteit.

In het kader van de liberalisering van de sector van het spoorwegvervoer die voortspruit uit de goedkeuring van Europese richtlijnen, zal vanaf 16 maart 2003 op de grote assen van het Trans-Europees spoorwegnet de concurrentie tussen de operatoren een feit zijn. Wat het Belgische net betreft, slaat dit enkel op de belangrijkste assen voor goederenvervoer. Het ganse spoorwegnet zal pas vanaf 16 maart 2008 worden opengesteld. In dit vooruitzicht zal de NMBS een meerjarenplan moeten uitwerken, meer bepaald aan de hand van een ambitieus plan ter ontwikkeling van het spoorvervoer. Bijkomende aspecten zijn de commerciële promotie en een belangrijke verbetering van de kwaliteitsdienstverlening.

- le renouvellement et la modernisation des infrastructures et installations existantes ;
- l'amélioration de l'accueil des voyageurs dans les gares ;

- la réalisation d'études de nombreux projets d'extension de la capacité de l'infrastructure (fin 2002, les demandes de permis d'urbanisme doivent être introduites pour la réalisation du second accès au port d'Anvers, le dédoublement de la ligne 50 entre Gand et Bruges et des lignes 124 jusque Nivelles et 161 jusque Ottignies).

Au cours du mois de décembre 2002, la ligne à grande vitesse entre Louvain et Liège et l'axe marchandises « Athus-Meuse » seront mis en service.

Les investissements de l'exercice 2003 permettront de poursuivre le renouvellement et la modernisation des infrastructures et installations existantes. Des travaux d'extension de la capacité seront, notamment, réalisés entre Watermaal et Schuman-Josaphat sur la ligne 161, parallèlement au début des travaux du tunnel Schuman-Josaphat.

Le programme de l'année s'attachera également à développer le projet de réseau téléphonique GSM-R. Enfin, les études relatives à l'implémentation du système européen ETCS (protection de la marche des trains) seront activement poursuivies.

5.2. Développer le transport de marchandises.

Favoriser le transfert des marchandises de la route vers le rail représente une action prioritaire de mobilité durable.

Dans le cadre de la libéralisation du secteur ferroviaire résultant de l'adoption de directives européennes, la concurrence entre opérateurs s'installera à partir du 16 mars 2003 sur les grands axes du réseau transeuropéen. En ce qui concerne le réseau belge, ce sont les principaux axes de transport de marchandises qui seront concernés. La totalité du réseau sera ouverte à partir du 16 mars 2008. Dans cette perspective, le plan pluriannuel d'entreprise qui devra être élaboré par la SNCB, visera à définir un plan ambitieux de développement du trafic ferroviaire. Les aspects accessoires sont la promotion commerciale et l'amélioration importante de la qualité de service.

De omzetting in Belgisch recht van het eerste spoorwegpakket (richtlijnen 2001/12-13-14) is aan de gang, opdat de vooropgestelde termijn van 15 maart 2003 zou worden gehaald. Gelet op het feit dat men de NMBS in zijn geheel wenst te behouden, zal volledig onafhankelijk van de vereiste basisfuncties de werking worden bestendigd door de oprichting van een Spoor dienst belast met de toewijzing en de heffing van rechten en van een Instituut van de Spoorwegen.

In ditzelfde vooruitzicht zal België zich nauwgezet mengen in de besprekingen rond het tweede spoorwegpakket, teneinde de veiligheid en de interoperabiliteit van de netten en operatoren te bevorderen, zonder dat hierdoor de concurrentie binnen de sector of het eerste spoorwegpakket in het gedrang komt.

5.3. Veiligheid van de stations en de netten

De veiligheid van het personeel en de reizigers in de stations en in de treinen blijft een constante bezorgdheid. De in 2001 getroffen maatregelen worden in 2002 verder uitgewerkt en krijgen een vervolg in 2003, inzonderheid door een aanzienlijke uitbreiding van de interne bewakingsdienst, die kan rekenen op brigades die specifiek worden ingezet voor de beveiliging van stations en treinen. Daarnaast werd de centrale voor de dringende oproepen en de elektronische bewakingssapparatuur vernieuwd. Bovendien hebben de treinbegeleiders de mogelijkheid gekregen om processen-verbaal opstellen indien zij dit nodig achten.

De toenemende bevoegdheid inzake algehele veiligheid van de Staat, die door de Europese reglementering wordt bevestigd, houdt in dat de Staat wordt belast met de controle op de correcte naleving van de geldende normen en regels, zodanig dat de verkeersveiligheid van de treinen kan worden gewaarborgd.

Een veiligheidsaudit van het ganse spoorwegnet zal vanaf de herfst van 2002 worden opgestart en zal in 2003 nog gans het jaar doorlopen. Het is de bedoeling hoofdzakelijk na te gaan of de veiligheidsregels en –normen op alle spoorwegoperatoren kunnen worden toegepast. Deze opdracht past volledig in het raam van het logisch gevolg van de evolutie van het Europees recht.

6. LUCHTVAART

6.1. Beveiliging

De nieuwe EU-reglementering inzake beveiliging van de burgerluchtvaart zal vermoedelijk tijdens de tweede helft van 2002 van kracht worden. De Belgische wet-

La transposition en droit belge du 1^{er} paquet ferroviaire (directives 2001/12-13-14) est en cours afin d'atteindre l'objectif prescrit du 15 mars 2003. Vu l'option de maintenir l'unicité de la SNCB, l'exercice totalement indépendant des fonctions essentielles requises sera assuré, notamment, par la création d'un Office ferroviaire de la répartition et de la tarification et d'un Institut des chemins de fer.

Dans la même perspective, la Belgique s'impliquera étroitement dans les négociations relatives au second paquet ferroviaire afin de promouvoir sécurité et interoperabilité des réseaux et opérateurs, sans compromettre la compétitivité du secteur ni remettre en cause le premier paquet.

5.3. Sécuriser les gares et le réseau

La sécurité du personnel et des voyageurs dans les gares et dans les trains reste une préoccupation constante. Les mesures mises en œuvre dès 2001 se développent au cours de l'exercice 2002 et se poursuivront en 2003, notamment, par un renforcement important du service interne de gardiennage, doté de brigades spécifiquement affectées à la sécurisation des gares et des trains. En outre, le central d'appels d'urgence et les équipements électroniques de surveillance ont été renouvelés. De plus, les accompagnateurs ont reçu la possibilité s'ils le jugent nécessaire de dresser des procès-verbaux.

La compétence accrue en matière de sécurité sensu lato de l'Etat, confirmée par la réglementation européenne, lui impose de vérifier la bonne application des normes et règles en vigueur pour garantir la sécurité de la circulation des trains.

Un audit de sécurité portant sur la totalité du réseau sera réalisé à partir de l'automne 2002 et se poursuivra tout au long de 2003. Il vise, principalement, à vérifier l'applicabilité de règles et normes de sécurité à tous les opérateurs ferroviaires. Il s'inscrit ainsi dans la suite logique de l'évolution du droit européen.

6. AÉRONAUTIQUE

6.1. Sûreté

La nouvelle réglementation EU en matière de sûreté de l'aviation civile entrera en vigueur pendant la deuxième moitié de 2002. La législation belge, le plan

geving, het nationale beveiligingsplan, de beveiligingsplannen van de luchthavens en van de luchtvaartmaatschappijen en de certificering van het beveiligingspersoneel zullen worden aangepast aan deze nieuwe EU-voorschriften.

Met de gewesten zal een samenwerkingsakkoord worden gesloten dat moet leiden tot een efficiënte samenwerking tussen de federale luchtvaartinspectie en de luchthaveninspecties op de regionale luchthavens. Tevens zal een samenwerkingsovereenkomst worden uitgewerkt tussen de luchtvaartinspectie, de federale politie en de luchthaveninspectie van de NV BIAC.

De reorganisatie van de beveiligingsinrichtingen van de luchthaven Brussel-Nationaal wordt voortgezet.

De luchthaveninspectie controleert onverwacht de beveiligingsinrichtingen van de luchthaven Brussel-Nationaal en van de luchtvaartmaatschappijen die er gevestigd zijn (identificatiebadges, ondoordringbaarheid van de beveiligde zone (luchtzijde), foullering van de passagiers en van hun handbagages, scanning en/of foullering van de ruimbagages, enz.) ter bestrijding zowel van het terrorisme als van diefstal. Ze zal de regionale luchthavens aan volledige beveiligingsaudits onderwerpen aan de hand van een auditsysteem dat door de ECAC (Europese Burgerluchtvaartconferentie) werd uitgewerkt en dat in Brussel-Nationaal in 2001 al werd uitgetest.

Het SAFA-programma (Safety Assessment of Foreign Aircrafts) zal worden versterkt.

6.2 Veiligheid

6.2.1. ICAO-auditprogramma (International Civil Aviation Organisation)

Overeenkomstig het ICAO-programma tot nazicht van de doeltreffendheid van de nationale overheden van de burgerluchtvaart, zullen de volgende acties worden ondernomen:

- in 2003, naar aanleiding van de in mei 2002 uitgevoerde ICAO-waarnemings-audit, het verrichten van de voorgestelde correcties, met inbegrip van de versterking van het gespecialiseerd personeel en de speciale opleidingen van het Directoraat-generaal Luchtvaart;
- in 2003 en 2004, het auditeren van de Belgische certificeringen van de luchthavens en van de luchtverkeersleiders overeenkomstig de nieuwe procedures vervat in de bijlagen van de ICAO.

national de sûreté, les plans de sûreté des aéroports et des compagnies aériennes et la certification du personnel de sûreté seront adaptés à ces nouvelles dispositions EU.

Avec les régions, un accord de coopération sera conclu en vue d'une coopération efficace entre l'inspection aéronautique fédérale et les inspections aéronautiques sur les aéroports régionaux. Un accord de coopération sera aussi préparé entre l'inspection aéronautique, la police fédérale et l'inspection aéronautique de la SA BIAC.

La réorganisation des dispositifs de sûreté de l'aéroport de Bruxelles-National est poursuivie.

L'Inspection Aéronautique organise des inspections surprises des dispositifs de sûreté de l'aéroport de Bruxelles-National et des compagnies aériennes qui y opèrent (système de badges, « étanchéité » du périmètre sécurisé («côté pistes »), fouille des passagers et de leurs bagages à main, scannage et/ou fouille des bagages de soute, etc.) dans une optique anti-terrorisme autant qu'antivol. L'Inspection Aéronautique réalisera des audits de sûreté complets des aéroports régionaux sur base du système d'audit développé par la CEAC (Conférence européenne de l'Aviation civile) et déjà testé à Bruxelles-National en 2001.

Le programme SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircrafts) sera renforcé.

6.2 Sécurité

6.2.1. Programme Audit OACI (Organisation de l'aviation civile internationale)

En application du programme OACI en vue de contrôler l'efficacité des autorités nationales de l'aviation civile, les actions suivantes seront menées :

- en 2003, selon l'audit d'observation OACI réalisé en mai 2002, les corrections proposées seront apportées, y compris le renforcement du personnel spécialisé et les formations spéciales de la Direction générale Transport aérien ;
- en 2003 et 2004, audit des certifications belges des aéroports et des contrôleurs du ciel conformément aux nouvelles procédures comprises dans les annexes des prescriptions de l'OACI.

6.2.2. Regulering van de controle van het luchtverkeer op het vlak van de organisatie en het toezicht

De regulerende rol van het Directoraat-generaal Luchtvaart zal op organisatorisch en functioneel vlak geconcretiseerd worden op het gebied van de organisatie en het toezicht op de controle van het luchtverkeer.

Onder andere zullen de geschiktheid en het gebruik van de uitrusting en de procedures van Belgocontrol worden nagekeken, in het bijzonder wat het beheer van het grondverkeer betreft, eveneens bij beperkt zicht. De deskundigen zijn van mening dat het betreden van de opstijgings- en landingsbanen zonder toelating één van de belangrijkste oorzaken van vliegtuigongevallen in de toekomst zou kunnen vormen.

Een geharmoniseerd systeem van vergunning van burgerlijke en militaire luchtverkeersleiders zal worden ingesteld.

Het toezicht door de luchtvaartinspectie op het vervoer van gevaarlijke goederen door de lucht zal in belangrijke mate worden opgevoerd.

6.3 Milieubescherming

Met het oog op een betere milieucoördinatie werd een daartoe specifieke verantwoordelijke aangesteld.

Naar het voorbeeld van de aanpak van de nachtelijke geluidshinder op de luchthaven Brussel-Nationaal, zal er ook een geïntegreerd beleid inzake beheer en controle van de geluidsoverlast overdag worden gevoerd. Concreet betekent dit onder meer het in praktijk brengen van de conclusies van de werkgroep PROBU en dit zowel op de grond als in de lucht en het verrichten van een kosten-effectiviteitsanalyse van de verschillende uitfaseringsplannen van de lawaaierigste vliegtuigen die overdag op de luchthaven landen.

De Europese Unie slaagde er onder het Belgische voorzitterschap in om een eervol compromis te bereiken in de strijd tegen de geluidsoverlast. De richtlijn 2002/30/EG betreffende de geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen wordt momenteel in Belgisch recht omgezet.

6.2.2. Régulation dans le domaine de l'organisation et de la supervision du contrôle de la navigation aérienne.

Le rôle régulateur de la Direction générale Transport aérien sera concrétisé dans le domaine de l'organisation et de la supervision du contrôle de la navigation aérienne.

Entre autres, l'adéquation et l'utilisation des équipements et procédures de Belgocontrol seront vérifiées, en particulier en matière de gestion du trafic au sol, y compris dans les conditions de visibilité limitée. Les experts estiment que les « incursions » au sol (accès aux pistes de décollage et d'atterrissage sans autorisation) devraient représenter une des causes majeures d'accident d'avion dans les années à venir.

Un système harmonisé de licence de contrôleurs aériens civil et militaire sera mis en œuvre.

Le contrôle par l'inspection aéronautique du transport de marchandises dangereuses par voie aérienne sera renforcé dans une large mesure.

6.3 Protection de l'environnement

En vue d'avoir une meilleure coordination dans le domaine environnemental, un responsable spécifique a été désigné.

Par analogie à l'approche du problème des nuisances sonores nocturnes à l'aéroport de Bruxelles-National, la mise en œuvre d'une politique intégrée en matière de gestion et de contrôle des nuisances sonores de jour sera poursuivie. Concrètement, cela signifie entre autres la mise en application des conclusions du groupe de travail PROBRU et, ce tant pour le sol que l'air, et l'exécution de l'analyse coût-efficacité des différents scénarios de déphasage envisagés pour les avions les plus bruyants qui arrivent de jour à l'aéroport.

L'Union européenne a réussi sous la présidence belge à obtenir un compromis honorable dans la lutte contre les nuisances sonores. La directive 2002/30/CE sur les restrictions d'exploitation liées au bruit est en cours de transposition en droit belge.

6.4 Reglementering van de economische aspecten van de activiteit

6.4.1 Luchthavens en luchtruim

Een systeem ter certificering van gewone luchthavens zal worden ingesteld.

In dit kader zal er voor de follow-up gezorgd worden van de exploitatievergunning van de uitbater van Brussel-Nationaal.

België steunt het gemeenschappelijke Europese luchtruim, dat hoofdzakelijk de verbetering van het beheer van het Europese luchtverkeer, om te beginnen in het hogere gedeelte van het luchtruim, beoogt. Er zal onder andere worden voorzien in een mechanisme ter certificering van de verleners van diensten voor het luchtverkeer.

6.4.2 Luchtvaartbetrekkingen

De luchtvervoerssector werd getroffen door de verdwijning van enkele luchtvervoerders. Meerdere Belgische ondernemingen hebben evenwel het initiatief genomen om zich als luchtvaartmaatschappij te vestigen of de bestaande activiteiten uit te breiden. Nieuwe afzetmogelijkheden zijn opgedoken en vlieg-routes werden opnieuw uitgebaat. Er werd een toezicht-systeem voor nieuwe vergunningsaanvragen ingesteld met het oog op een betere dienstverlening. Zo kan de klantendienst geoptimaliseerd worden door de partijen regelmatig in te lichten over de stand van hun dossier.

Op het vlak van de bilaterale betrekkingen zullen betere toegangsvoorwaarden en nieuwe verkeersrechten voor de Belgische vervoerders alsmede de vrijwaring van hun verworven rechten worden onderhandeld met andere landen buiten de Europese Economische Ruimte.

7 Zeevervoer en binnenvaart

7.1 Zeevervoer

7.1.1 Veiligheid en milieuvrijwaring

Tijdens het Belgisch EU Voorzitterschap werd een richtlijn goedgekeurd voor het amenderen van de bestaande richtlijn 94/25/EG inzake veiligheidsvoorschriften voor pleziervaartuigen. Aldus werden normen opgelegd voor geluid en uitstoot van uitlaatgassen voor die vaartuigen. De omzetting van deze richtlijn in Belgisch recht zal binnen een zo kort mogelijke termijn worden doorgevoerd.

6.4 Réglementation des composantes économiques de l'activité

6.4.1 Aéroports et espaces aériens

Un système de certification d'aéroports sera mis en œuvre.

Dans ce cadre sera assuré le suivi de la licence d'exploitation de l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National.

La Belgique soutient le projet Ciel unique, qui a pour objectif essentiel une amélioration de la gestion du trafic aérien sur le plan européen, dans un premier temps sur le plan de l'espace supérieur. Un mécanisme de certification des prestataires de services de navigation aérienne est notamment prévu.

6.4.2. Relations aéronautiques

Le secteur de l'aéronautique a été touché par la disparition de quelques transporteurs aériens. Plusieurs entreprises belges ont cependant pris l'initiative de s'établir comme compagnie aérienne ou d'étendre les activités existantes. De nouveaux marchés se sont ouverts et des routes ont été rouvertes. Un système de suivi pour les nouvelles demandes de permis a été introduit afin d'obtenir des meilleurs services. Cela permettra d'optimiser le service aux demandeurs en informant régulièrement les parties sur l'état d'avancement de leur dossier.

Sur le plan des relations bilatérales, seront négociées avec d'autres pays en dehors de l'Espace européen économique de meilleures conditions d'accès aux transporteurs belges, de nouveaux ou des droits supplémentaires de trafic ainsi que la libéralisation des droits acquis.

7 Maritime et fluvial

7.1 Transport maritime

7.1.1 Sécurité et préservation de l'environnement

Lors de la présidence belge, une directive a été approuvée afin d'amender la directive 94/25/CE sur les prescriptions de sécurité pour les bateaux de plaisance. Des normes ont ainsi été imposées pour le bruit et gaz d'échappement de ces bateaux. La transposition de cette directive en droit belge sera réalisée dans les meilleurs délais.

Als lid van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft België er mede voor gezorgd dat sedert 1 januari 2002 normen worden opgelegd voor de uitstoot van de voortstuwingsmotoren voor de binnenschepen.

De drie EG maatregelen die deel uitmaken van het ERIKA-I pakket zijn van kracht en worden omgezet naar Belgisch recht:

- De havenstaatscontrole wordt verscherpt vanaf midden 2003;
- het toezicht op de werking van de classificatiemaatschappijen die opdrachten uitvoeren in naam van de overheid wordt strenger vanaf 2003;
- aan enkelwandige olietankschepen wordt toegang tot de Europese havens ontzegd volgens een tijdschema dat aanvangt vanaf 2003 en dat afloopt in 2015.

7.1.2 Maatregelen ter beveiliging van de scheepvaart tegen terroristische acties

In de nasleep van de aanslagen van 11 september 2001 heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), onder impuls van de Verenigde Staten van Amerika, beslist een nieuwe internationale regelgeving uit te werken met het oog op het voorkomen en het onderdrukken van terroristische acties in de scheepvaart.

De beveiligingsmaatregelen («security») die door de IMO worden voorgesteld hebben niet alleen betrekking op de zeeschepen maar ook op de exploitatie van de zeehavens. Het beveiligen van de Belgische havens, de weerslag ervan op de economie en het belang dat eraan wordt gehecht door de VSA, zijn interdepartementale aangelegenheden.

Op de vergadering van mei 2002 van het IMO Maritime Safety Committee (MSC) in Londen werd de nieuwe internationale regelgeving ter bestrijding van terroristische acties in de scheepvaart besproken en goedgekeurd. Een interdepartementale werkgroep werd opgericht om de door België in te nemen standpunten voor te bereiden. Op Europees niveau wordt dat standpunt gecoördineerd met de overige lidstaten.

7.1.3 Invlagging Belgische schepen

Einde jaren 80 werden de Belgische schepen uitgevlagd ten gevolge van de financiële situatie van de Belgische koopvaardij op de wereldmarkt. Deze trend was overigens algemeen waar te nemen in alle EU-lidstaten.

Om die trend tegen te gaan heeft de Europese Commissie bepaalde maatregelen goedgekeurd. Op basis

En tant que membre de la Commission Centrale de la Navigation du Rhin, la Belgique veille à ce que les normes soient imposées depuis le 1er janvier 2002 pour les émissions des bateaux à propulsion sur les voies navigables intérieures.

Les trois mesures CE qui font partie du paquet ERIKA-I sont entrées en vigueur et sont transposées en droit belge :

- le contrôle des ports sera renforcé à partir de la mi 2003 ;
- le contrôle du fonctionnement des compagnies de classification qui exécutent les missions au nom de l'Etat sera plus sévère à partir de 2003 ;
- l'accès aux ports européens sera interdit aux pétroliers à paroi unique selon un calendrier qui débutera à partir de 2003 et prendra fin en 2015.

7.1.2 Mesures de sûreté pour la marine contre des actions terroristes

Dans la foulée des attaques du 11 septembre 2001, l'Organisation Maritime Internationale (OMI), sous l'impulsion des USA, a décidé de créer une nouvelle réglementation internationale en vue de prévenir et de réprimer toute action terroriste dans la marine.

Les mesures de sûreté qui sont proposées par l'OMI ne visent pas seulement les bateaux mais aussi l'exploitation des ports. La sécurité des ports belges, leur impact sur l'économie et l'intérêt qui y est attaché par les USA, sont des matières interdépartementales.

A la réunion du mois de mai 2002 du Maritime Safety Committee OMI (MSC) à Londres, la nouvelle réglementation internationale en vue de combattre les actions terroristes dans la marine a été débattue et approuvée. Un groupe de travail interdépartemental a été créé afin de préparer les points de vue belges. Au niveau européen, il y aura une coordination de tous les points de vue.

7.1.3 Mise en pavillon des bateaux belges

A la fin des années 80, les bateaux belges ont perdu leur pavillon en raison de la situation financière de la marine marchande belge sur le marché mondial. Cette tendance s'est d'ailleurs généralisée à tous les pays membres UE.

Afin de contrer cette tendance, la Commission européenne a approuvé certaines mesures. Sur cette base,

hiervan heeft ook de Belgische regering ten gunste van de koopvaardij bepaalde maatregelen van sociale en fiscale aard genomen.

De invlagoperatie heeft tot gevolg dat de technische toestand van ieder van de onder Belgische vlag in te vlaggen schepen (gemiddelde leeftijd 14 jaar) zorgvuldig zal moeten onderzocht worden door de FOD Mobiliteit en Vervoer en zo nodig door de reder in overeenstemming worden gebracht met de relevante regelgeving. Pas dan kunnen de vereiste documenten inzake veiligheid en vrijwaring van het mariene milieu worden afgegeven om te kunnen varen onder Belgische vlag. Dat onderzoek vereist het organiseren van een uitzonderlijke inspectiecampagne in 2003.

7.1.4 Uitvoering van het STCW-verdrag (Standards for Training, Certification and Watchkeeping)

In de schoot van de IMO werd in 1995 het Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, vaarbevoegdheidsverlening en wachtdienst aangenomen. Dit verdrag beoogt het wereldwijd verbeteren van de scheepvaartveiligheid en het vrijwaren van het mariene milieu, hoofdzakelijk door het opleggen van de kwalificaties die worden vereist voor de verschillende bemanningsfuncties aan boord van de verschillende scheepstypes en het vaststellen van de internationale minimum standaard voor de opleiding van zeevarenden. Richtlijn 2001/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 april 2001 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden, heeft ervoor gezorgd dat die verdragsbepalingen ook op Europees vlak verplicht werden.

Dit nieuwe concept omvat in essentie het multilateraal bewaken van de minimum opleidingsnormen gekoppeld aan een dito kwaliteitsbewakingsstelsel met sanctioneringsmechanismen.

Wat België betreft levert de FOD Mobiliteit en Vervoer die vaarbevoegdheidsbewijzen af in uitvoering van het Verdrag en de EG richtlijn. De bepalingen in die beide rechtsinstrumenten schrijven onder meer voor dat het afleveren van die bewijzen dient te zijn voorafgegaan door de erkenning door de overheid van het desbetreffende gegeven onderwijs.

Vijf onderwijsinstellingen zijn kandidaat om een dergelijke erkenning te verwerven.

Voor het verlenen van vaarbevoegdheidsbewijzen wordt een kwaliteitsbewakingssysteem opgelegd. Daartoe wordt het verwerven van een ISO 9001 certificatie in 2003 in het vooruitzicht gesteld.

le gouvernement belge a pris aussi des mesures sociales et fiscales en faveur de la marine marchande.

Cette opération a eu comme conséquence que la situation technique de chacun des navires à mettre sous pavillon belge (en moyenne 14 ans d'âge) devra être vérifiée par le SPF Mobilité et Transport et si besoin par l'armateur, conformément à la réglementation. Seulement alors, les documents exigés en matière de sécurité et de préservation de l'environnement marin peuvent être délivrés pour pouvoir battre pavillon belge. Cela demande l'organisation d'une campagne d'inspection exceptionnelle en 2003.

7.1.4 Exécution du traité STCW (Standards for Training, Certification and Watchkeeping)

Au sein de l'OMI, le traité sur les normes de formation, de certification et de service de garde a été signé en 1995. Ce Traité vise à l'échelle mondiale l'amélioration de la sécurité maritime et la conservation du milieu marin, principalement par l'imposition de qualifications exigées pour les différentes fonctions de commandement à bord des différents types de bateaux et la fixation d'une formation standard internationale pour les marins. La directive 2001/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 avril 2001 concernant la formation minimale que reçoivent les marins visent à ce que les dispositions de ce traité soient aussi obligatoires sur le plan européen.

Ce nouveau concept comprend essentiellement le contrôle multilatéral des normes minimales de formation associées à un système de contrôle de qualité avec des mécanismes de sanctions.

En ce qui concerne la Belgique, le SPF Mobilité et Transport fournit les certificats de navigation conformément à la directive CE. Les dispositions dans ces instruments légaux stipulent entre autres que la délivrance de ces certificats se fera après la dispense d'un enseignement dans une institution préalablement agréée par l'Etat.

Cinq institutions d'enseignement sont candidates pour acquérir un tel agrément.

Pour l'octroi des certificats de navigation, un système de contrôle de la qualité est imposé. A ce sujet, l'acquisition d'un certificat ISO 9001 est prévue pour 2003.

7.2 Binnenvaart

Het samenwerkingsakkoord tussen de Staat en de Gewesten betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de binnenvaartvloot ter uitvoering van de Verordening 718/1999 van de Europese Raad van 29 maart 1999, met betrekking tot een capaciteitsbeleid voor gemeenschapsvloten in de binnenvaart met de bedoeling het verkeer langs waterwegen te bevorderen, zal in de loop van het eerste trimester 2003 ondertekend worden. Het beoogt acties ten voordele van een modernisatie van het beheer van de vaartuigen, overeenkomstig de Europese normen.

De uitvoeringsmaatregelen van het Verdrag inzake de inzameling, afgifte en inname van afval in de binnenvaart dat in 1996 door vijf lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart ondertekend werd en dat nog bekrachtigd moet worden, zijn nu in voorbereiding. Deze maatregelen voorzien in een verkoop- en distributiesysteem van zegels waarmee bij aankoop van brandstof de schippers later op gecontroleerde wijze hun olieafval zullen kunnen kwijtraken bij erkende firma's.

8. Werken met federale financiering

In uitvoering van het op 15 september 1993 ingesloten Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk gewest, voert de Federale Staat een aantal initiatieven uit bedoeld bij artikel 43 van de Bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen. Deze initiatieven zijn bestemd om erover te waken dat Brussel als hoofdstad van Europa en België de noodzakelijke uitrusting en uitstraling krijgt door te investeren in de ontwikkeling van haar infrastructuur, mobiliteit en de herwaardering van haar patrimonium.

In 2002 werd in het bijzonder de nadruk gelegd op de Europese Leopold-Schumanwijk om de optimale integratievoorwaarden te creëren voor de gebouwen die nodig zijn voor de Europese instellingen en voor de topontmoetingen van staatshoofden, met inachtneming van het leven in de buurtwijken. 2003 zal het jaar zijn waarin de beslissingen ter zake zullen ten uitvoer gelegd worden.

In 2002 werd de nadruk gelegd op verschillende studies in verband met de onmiddellijke omgeving van het Schumanplein (station, tunneluitrit en spoorverbinding met het Josaphat station), de volledige en meer «stedelijke» herinrichting van Wet- en Belliardstraat, de restauratie van het Atomium, van de grote stadsparken (Ter Kamerenbos, Josaphat- en Leopoldpark), de op-

7.2 Transport fluvial

Il est prévu que l'Accord de Coopération entre l'Etat et les Régions relatif à la politique de capacité des flottes visant à régler sans aucune contestation l'exécution pratique du Règlement 718/1999 du Conseil européen du 29 mars 1999, relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable, sera conclu au cours du premier trimestre 2003. Il permettra des actions favorables à la modernisation de gestion des bateaux dans le respect des normes européennes.

Les mesures d'exécution de la Convention relative à la collecte des déchets en navigation fluviale, signée en 1996 entre les cinq Etats parties à la Commission Centrale pour la Navigation sur le Rhin dont la procédure de ratification a été entamée, sont en préparation. Cette mise en œuvre implique l'instauration d'un système de vente et de distribution de timbres aux bateliers lors de l'achat de carburant qui leur permettra ensuite d'éliminer les déchets huileux auprès de firmes agréées de manière contrôlée.

8. Travaux à financement fédéral

En exécution de l'accord de coopération conclu le 15 septembre 1993 entre l'Etat fédéral et la Région Bruxelles-Capitale, l'Etat fédéral a pris une série d'initiatives visées par l'article 43 de la Loi spéciale du 12 janvier 1989 sur les institutions bruxelloises. Ces initiatives visent à ce que Bruxelles jouisse de l'équipement nécessaire et du rayonnement qu'elle mérite en tant que capitale de l'Europe et de la Belgique en investissant dans le développement de son infrastructure, de la mobilité et de la valorisation de son patrimoine.

L'accent a été particulièrement mis en 2002 sur le quartier européen Léopold-Schuman afin de créer les conditions d'intégration optimale des bâtiments nécessaires aux institutions européennes et à l'organisation des sommets de chefs d'Etat dans le respect du fonctionnement des quartiers proches. 2003 sera l'année de la mise en œuvre des décisions en la matière.

En 2002, l'accent fut mis sur différentes études aux abords immédiats du rond-point Schuman (gare, sortie du tunnel et liaison ferroviaire avec la gare Josaphat), le réaménagement total et plus 'urbain' des rues de la Loi et Belliard, la restauration de l'Atomium, des grands parcs (Bois de la cambre, Josaphat, Léopold I), la création d'un Centre de la Mobilité à Tour et Taxi,

richting van een Mobiliteitscentrum aan Tour en Taxi, de financiering van de integratie van de elektronische kaartenverkoop... Werken werden uitgevoerd om het leefmilieu in moeilijke wijken en in de buurt van sociale woningen te verbeteren, de mobiliteit te bevorderen (lift op het Poelaertplein, square J. De Trooz, omgeving van het Centraalstation,...). De voor 2003 voorziene bedragen slaan op de uitvoering van studies en werken, zoals de herinrichting van de openbare ruimtes in de Leopold-Schumanwijk, de verlenging van tram 55 tot aan de Leopold III-laan, de studies voor de herinrichting van de Westelijke Kleine Ring en de centrumlanen, zonder de verderzetting te vergeten van het beveiligingsprogramma rond de scholen. Tot de concrete voorstellen behoren ook verschillende voorstellen in verband met de verwezenlijking van het GEN (Diesdellehalte, voetgangersbrug bij het station van Etterbeek, ...).

9. Europese Unie en internationale betrekkingen

Wat betreft de deelneming van het departement aan het communautair proces zal bijzonder aandacht besteed worden aan anticipatie en pro-actief werk om de invloed van België in de verschillende Europese organen te verhogen en om onze belangen optimaal te verdedigen.

Wat de omzetting in Belgisch recht van de Europese wetgeving betreft, zullen bijkomende inspanningen geleverd worden om de vastgestelde termijnen voor de meest recente richtlijnen te eerbiedigen, alsook onze verbintenissen die we op de top van Barcelona aangegaan zijn, namelijk de omzetting tegen maart 2003 van 98.5 % van de richtlijnen die, zoals eerder vermeld (sectie 4.1), sedert minder dan 2 jaar moesten omgezet worden en 100 % voor de oudste.

De organisatie in Brussel van de Europese Conferentie der Ministers van Verkeer (ECMT) en de viering van zijn 50^e verjaardag zullen een groots evenement worden. De veiligheidsproblematiek van het wegvervoer in Europa, in de brede zin van het woord, de bevordering van alternatieve vervoerswijzen en de verbetering van de arbeidsvoorwaarden van de wegchauffeurs zullen ter sprake komen om perspectieven op lange termijn te definiëren voor de ontwikkeling van de sector en van deze organisatie. De feestelijkheden ter gelegenheid van de 50^e verjaardag zullen van Brussel een toonbeeld maken in het debat rond duurzaam vervoer en de duurzame mobiliteit voor de toekomstige jaren.

10. Een hervormde administratie

De COPENICUShervorming bevat 4 hoofdprogramma's die met drie strategische doelstellingen

le financement de l'intégration billettique... Des travaux ont été réalisés afin d'améliorer l'environnement dans des quartiers difficiles et dans des quartiers d'habitations sociales, d'améliorer la mobilité (ascenseur place Poelaert, square De Trooz, abords de la gare Centrale...). Les montants prévus pour 2003 concernent des études et des travaux, comme le réaménagement des espaces publics dans le quartier Léopold-Schuman, le prolongement du tram 55 au boulevard Léopold III, les études de réaménagement de la petite ceinture (ouest) et des boulevards du centre, sans oublier la continuation du programme de sécurisation des abords des écoles. Différents projets contribuant à la réalisation du RER font aussi partie des propositions concrètes (halte Vivier d'Oie, passerelle à la gare d'Etterbeek...).

9. Union européenne et relations internationales

Pour ce qui concerne la participation du département au processus communautaire, une attention toute particulière sera accordée à l'anticipation et au travail pro-actif afin d'accroître l'influence de la Belgique dans les différentes instances européennes et défendre nos intérêts de manière optimale.

En ce qui concerne la transposition de la législation européenne en droit belge, les efforts sont intensifiés pour respecter les délais de transposition impartis pour les directives les plus récentes et pour respecter nos engagements au Sommet de Barcelone, d'atteindre en mars 2003, 98.5 % de transposition des directives en retard de moins de 2 ans et 100% pour les plus anciennes comme évoqué ci-dessus (section 4.1).

L'organisation à Bruxelles de la Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT) et la célébration de son 50^{ème} anniversaire constitueront un événement d'envergure. Les problématiques de la sécurité du transport routier dans l'Europe au sens large, de la promotion des modes alternatifs à la route et des conditions de travail des chauffeurs routiers seront abordées afin de dégager des perspectives à long terme pour le développement du secteur et de cette organisation. Les célébrations du 50^{ème} anniversaire permettront de faire de Bruxelles un haut lieu du débat en faveur de transports et d'une mobilité soutenable pour les prochaines années.

10. Une administration réformée

La réforme COPENIC recouvre 4 programmes principaux reliés à trois objectifs stratégiques : les rela-

verbonden zijn: de relaties met de burger, de openbare diensten als aantrekkelijke werkgever en operationele en strategische efficiëntie.

Elk programma kan verscheidene projecten omvatten. Het departement neemt eraan deel op pro-actieve wijze.

10.1 Programma 1. Structuren, Processen en Functies

De opdrachten en de taken van de FOD Mobiliteit en Vervoer werden vastgelegd in het koninklijk besluit van 20/11/2001. Het organogram werd bijgevolg hertekend. Er weze opgemerkt dat de mobiliteit – een problematiek die nu centraal ligt – op een transversale wijze wordt aangepakt en dat bepaalde diensten zoals rampenschade, kwaliteit in de bouw en de automobielen dienst die niet meer tot de opdrachten van de FOD behoren, overgeheveld werden.

De overgang van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur naar de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer gebeurt momenteel.

Men hoopt tijdens het eerste semester van 2003 klaar te zijn met deze etappes inzake aanduiden van afdelingshoofden en toewijzen van functies.

In 2002 werd - in samenwerking met een externe consultant - gestart met een Business Process Reengineering (BPR) programma bij het Directoraat-generaal Luchtvaart.

In de loop van 2003 zal een gelijkaardige BPR uitgevoerd worden bij alle andere directoraten-generaal en de stafdiensten. Dit zal de FOD Mobiliteit en Vervoer in staat stellen om op de meest efficiënte en performante wijze zijn doelstellingen effectief te realiseren.

Verder zal, in het kader van de vereenvoudiging van de administratie, de informatie op het federaal e-portaal geplaatst worden. Deze informatie wordt aangeboden in een structuur die vertrekt van de leefwereld van de burger of de onderneming, los van de structuur van de FOD. De eerste informatie zal handelen over de inschrijving van een voertuig en over het rijbewijs, omdat dit onderwerpen zijn die voor de meeste burgers relevant zijn.

In het kader van het realiseren van enkele 'quick wins' werd beslist om – in samenwerking met de Dienst voor Administratieve Vereenvoudiging – in de loop van 2003 zes elektronische formulieren, die in het bijzonder door de gebruikers worden aangewend, naar de

tions avec le citoyen, le service public comme employeur attractif et l'efficacité opérationnelle et stratégique.

Chacun des programmes évoqués peut se décliner en divers projets. Le département y participe de manière proactive.

10.1 Programme 1: Structures, Processus et Fonctions

Les missions et tâches du SPF Mobilité et Transports ont été définies dans l'Arrêté royal du 20/11/2001. En conséquence, l'organigramme a été redessiné. On notera, l'approche transversale de la mobilité- problématique devenue tout à fait centrale- et le transfert des tâches qui ne correspondent plus aux missions du SPF: calamités, qualité de la construction et service « automobiles ».

La transition du Ministère des Communications et de l'Infrastructure vers le Service public fédéral Mobilité et Transports est en cours.

L'objet poursuivi est que les étapes restantes en matière de désignation de directeurs et d'affectations soient réalisées au premier semestre 2003.

En 2002, - en collaboration avec un consultant externe - un programme Business Process Reengineering (BPR) a été mis sur pied à la Direction générale du Transport aérien.

Dans le courant de 2003, un nouveau BPR sera mené auprès de toutes les autres directions générales et les services d'encadrement. Cela permettra au SPF Mobilité et Transports de réaliser de manière efficace et performante ses objectifs.

Par ailleurs, sur le plan de la simplification administrative, l'information sera placée sur e-portail fédéral. Cette information est présentée dans une structure qui part du citoyen ou de l'entreprise, indépendamment de la structure du SPF. La première information concernera l'immatriculation d'un véhicule et le permis de conduire, car ces projets sont importants pour la plupart des citoyens.

Dans le cadre de la réalisation de quelques 'quick wins', il a été décidé en collaboration avec le Service de la simplification administrative - de faire envoyer dans le courant de 2003 six formulaires électroniques particulièrement utilisés par les usagers au SPF. Ces

FOD te laten sturen. Deze formulieren hebben zowel betrekking op de luchtvaart (trafiekrechten, geneeskundig onderzoek), het wegverkeer (autocarstatistieken, verlies nummerplaat) als de scheepvaart (immatriculatie pleziervaartuig).

Op termijn zullen de burgers en de ondernemingen ook interactief via internet hun zaken kunnen afhandelen. Hiervoor heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer volgende projecten:

- Inschrijving van een voertuig via internet
- Enig loket voor de scheepvaart
- Vereenvoudiging van de aanvraagprocedure voor handelaarsplaten

10.2 Programma 2. Human resources-beheer

De methodes inzake selectie, aanwerving en mobiliteit werden aangepast rekening houdend met de nieuwe werkmethodes van SELOR. Het Departement krijgt eigen verantwoordelijkheden in de verschillende stappen. Elke aanwerving of selectie steunt nu op functiebeschrijvingen en competentieprofielen. De toegang tot gegevensbanken is veralgemeend.

Het nieuwe evaluatiesysteem staat in de implementatiefase. Het voorbereidingswerk met een virtueel model startte op 10 juli 2002. Verscheidene informatiemiddelen- en kanalen zullen aangewend worden: informatiebrochure, informatievergadering, video, inleidende workshops, training voor de evaluatoren. De evaluatiecyclus zelf begint op de datum die het Directiecomité zal vastleggen, uiterlijk 18 maanden na de indienstreding van de Voorzitter.

Het ganse personeel zal geleidelijk in de nieuwe loopbanen geïntegreerd worden overeenkomstig de expliciete regels uit de nota van de FOD P&O van 29/11/2001. De loopbanen en de bijzondere weddenscalen van ons Departement worden nu onderhandeld met de betrokken Directoraten-generaal, de FOD P&O en de vakorganisaties.

Parallel met de invoering van de nieuwe loopbanen is het departement begonnen met de voorbereiding van de organisatie (niveau D) en van de definitie van de inhoud van de competentiemetingen (niveaus C en B) op basis van een virtueel model.

formulaires auront trait à l'aéronautique (droit de trafic, visite médicale), la circulation routière (statistiques autocars, perte de plaques) à la navigation (immatriculation bateaux de plaisance).

A terme, les citoyens et les entreprises pourront traiter de manière interactive via internet leurs affaires. Le SPF Mobilité et Transports a les projets suivants:

- l'immatriculation d'un véhicule via internet ;
- un seul guichet pour les affaires maritimes ;
- simplification de la procédure de demande pour les plaques des commerçants.

10.2 Programme 2: Gestion des ressources humaines

Les méthodes de sélection, de recrutement et de mobilité ont été adaptées en tenant compte des nouvelles méthodes de travail établies par SELOR. Le Département est responsabilisé dans les diverses démarches. Tout recrutement ou sélection est maintenant basé sur des descriptions de fonction et profils de compétence. L'accès à des banques de données est généralisé.

Le nouveau système d'évaluation, baptisé EPSILON, est en phase d'implémentation. Le travail de préparation en matrice virtuelle a débuté le 10 juillet 2002. Divers moyens et canaux d'information sont prévus : brochure et réunion d'information, vidéo, ateliers d'introduction, entraînement d'aptitudes pour les évaluateurs. L'entrée en vigueur du cycle proprement dit aura lieu à la date fixée par le Comité de Direction, au plus tard 18 mois après l'entrée en service du Président.

L'ensemble du personnel sera progressivement intégré dans les nouvelles carrières selon les règles explicitement prévues dans la note du SPF P&O du 29/11/2001. Les carrières et les échelles spécifiques à notre Département font actuellement l'objet d'une négociation avec les Directions générales concernées, le SPF P&O et les syndicats.

En liaison avec l'introduction des nouvelles carrières, la préparation de l'organisation (niveau D) et de la définition du contenu des tests de compétence (niveaux C et B) a été entamée au sein du département par un travail en « matrice virtuelle ».

10.3 Programma 3: Nieuwe budgettaire cyclus en controle

In het kader van de volgende inwerkingtreding (1.1.2004 of uiterlijk 1.1.2005) van het ontwerp van wet tot invoering, inzonderheid in het algemeen bestuur, van de dubbele boekhouding, d.i. de boeking van de operaties op het ogenblik van de verrichtingen en het opstellen van een algemeen boekhoudkundig plan, zal de Dienst Financiën nog actiever deelnemen aan studiewerkzaamheden met het oog op de implementatie van de beginselen en de nieuwe procedures.

Boordtabellen

Als prestatie-meetsysteem voor de FOD 'Mobiliteit en Vervoer' werd geopteerd voor een systeem van boordtabellen, meer bepaald volgens de Balanced Scorecard (BSC)-methodologie. In de loop van 2003 zullen deze boordtabellen geïmplementeerd zijn in de vier operationele besturen.

Interne controle

In het kader van de BPR's zullen de systemen van interne controle in de nieuwe processen geïntegreerd worden volgens de COSO-methode, krachtens het KB van 26 mei 2002. Voor elk proces zal de volgende procedure toegepast worden:

- De nagestreefde doelstellingen identificeren;
- De interne en externe risico's opsporen die de verwezenlijking van de doelstellingen zouden kunnen belemmeren of versnellen. Deze risico's worden nadien ingedeeld volgens hun impact en de kans dat ze zouden opduiken;
- De bestaande controlemaatregelen evalueren of nieuwe maatregelen invoeren om de risico's te dekken. Deze maatregelen zullen moeten geëvalueerd worden in verhouding van hun efficiëntie en hun kostprijs ten aanzien van het te dekken risico.

Na het einde van deze procedure zal een implementatieplan met de directie van de entiteit opgesteld worden.

Interne audit

Het KB van 2 oktober betreffende de interne audit binnen de federale overheidsdiensten, zal van kracht gaan.

Externe audit

Het Rekenhof heeft beslist, bij wijze van proef, een analyse van de procedures van risicobeheer door de

10.3 Programme 3: Nouveau cycle budgétaire et de contrôle

Dans le cadre de la prochaine entrée en vigueur (1.1.2004 ou au plus tard 1.1.2005) du projet de loi introduisant, notamment dans l'administration générale, la comptabilité en partie double reposant sur l'imputation des opérations au moment de la transaction ainsi que l'établissement d'un plan comptable général, le Service des Finances intensifiera les travaux d'études visant l'implémentation des principes et procédures nouvelles.

Tableaux de bord

Comme système de mesure des prestations du SPF Mobilité et Transports, c'est un système de tableaux de bord qui a été choisi, plus spécifiquement selon le Balanced Scorecard (BSC) methodology. Dans le courant de 2003, ces tableaux seront utilisés dans les 4 directions générales opérationnelles.

Contrôle interne

Dans le cadre des BPR, les systèmes de contrôle interne seront intégrés aux nouveaux processus selon la méthode COSO prévue par l'A.R. du 26 mai 2002. Pour chaque processus, la procédure suivante sera adoptée :

- identifier les objectifs poursuivis ;
- détecter les risques internes et externes pouvant entraver ou accélérer la réalisation des objectifs. Ces risques seront classés ensuite selon leur impact et leur probabilité de survenance ;
- évaluer les mesures de contrôle existantes ou mettre en place de nouvelles mesures pour couvrir les risques retenus. Ces mesures devront être évaluées selon leur efficacité et leur coût par rapport au risque à couvrir.

A la fin de cette démarche, un plan d'implémentation sera élaboré avec la direction de l'entité.

Audit interne

L'arrêté royal du 2 octobre 2002 relatif à l'audit interne au sein des services publics fédéraux sera mis en œuvre.

Audit externe

La Cour des comptes a décidé d'organiser, à titre expérimental, une analyse des procédures de maîtrise

diensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer, te organiseren. Het Rekenhof wenst in het bijzonder te onderzoeken hoe deze diensten georganiseerd zijn om hun opdrachten te vervullen. Het Rekenhof zal informatie inwinnen over de definitie en de verspreiding van de opdrachten en de doelstellingen, de selectie van de meest belangrijke activiteiten, de identificatie van de voornaamste risico's en over de bestaande procedures en controles. Deze studie zal in november 2002 beschikbaar zijn en zal ook als input dienen voor de change management binnen de FOD.

10.4 Programma 4: Communicatie en change management

Op initiatief van de FOD P&O worden interne consultants of veranderingsambtenaren opgeleid op basis van een interne selectie en opleidingstrajecten. Zes ambtenaren van ons departement krijgen een opleiding inzake organisatie-ontwikkeling, BPR-begeleiding en interne communicatie.

Een stuurgroep voor de hervorming, samengesteld uit vertegenwoordigers van de representatieve vakorganisaties en van de overheid werd opgericht om voor permanent overleg en informatie betreffende de oprichting van de FOD, te zorgen.

Een deelnemend management is één van de sleutels voor de omvorming van een FOD ten dienste van de burgers en van de ondernemingen. Deze oriëntering is begonnen sinds het in gang zetten van COPERNICUS binnen het departement en zal doorgedrukt worden in 2003 in het kader van de managementplannen en van de operationele plannen.

des risques par les services du SPF Mobilité et Transports. Plus précisément, la Cour souhaite examiner comment ces services sont organisés afin de réaliser leurs missions. A cet effet, elle recueillera des informations sur la définition et la diffusion des missions et des objectifs, la sélection des activités les plus importantes, l'identification des risques majeurs et les procédures et contrôles existants. Cette étude sera disponible en novembre 2002 et servira également d'input pour le processus de changement à l'intérieur du SPF.

10.4 Programme 4 : Communication et accompagnement du changement

Sur l'initiative du SPF P&O, une sélection interne et des trajets de formation permettant la préparation de consultants internes - agents de changement ont été organisés. Six agents du département y participent dans les domaines du développement de l'organisation, de l'accompagnement des BPR et de la communication interne.

Un comité de pilotage de la réforme comprenant des représentants des organisations syndicales représentatives et de l'administration a été instauré en vue d'assurer une information et une concertation permanente concernant la création du SPF.

Un management participatif constitue une des clés de la transformation du SPF au service des citoyens et des entreprises. Cette orientation est mise en œuvre depuis l'initialisation de COPERNIC au sein du département et sera accentuée en 2003 dans le cadre des plans de management et des plans opérationnels.