

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

28 octobre 2004

**NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE**

**Mobilité 2005 – 2007 <sup>(\*)</sup>**

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 oktober 2004

**BELEIDSNOTA**

**Mobiliteit 2005 – 2007 <sup>(\*)</sup>**

---

<sup>(\*)</sup> Conformément à l'article 111 du Règlement de la Chambre des représentants, le ministre de la Mobilité a transmis sa note de Politique générale

Documents précédents :

Doc 51 **1371/ (2004/2005)** :  
001 à 005: Notes de politique générale.

---

<sup>(\*)</sup> Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement van de Kamer van volksvertegenwoordigers heeft de minister van Mobiliteit zijn beleidsnota overgezonden.

Voorgaande documenten :

Doc 51 **1371/ (2004/2005)** :  
001 tot 005 : Algemene beleidsnota's.

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&amp;V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>VLAAMS BLOK</i>	: Vlaams Blok
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

*Abréviations dans la numérotation des publications :*

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission</i>

*Afkortingen bij de nummering van de publicaties :*

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering</i>

*Publications officielles éditées par la Chambre des représentants*

*Commandes :*  
*Place de la Nation 2*  
*1008 Bruxelles*  
*Tél. : 02/549 81 60*  
*Fax : 02/549 82 74*  
*www.laChambre.be*  
*e-mail : publications@laChambre.be*

*Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers*

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

## 1. — MISSION

La mobilité et notamment la viabilité du trafic sont au centre des priorités du gouvernement: le trafic doit être fluide et ses conséquences négatives doivent être limitées, et ce pour tout un chacun. La mobilité est un droit que les pouvoirs publics doivent garantir comme un service public. Les initiatives du gouvernement dans cette note politique concrétisent le service à la communauté que les pouvoirs publics doivent continuer à fournir en matière de transport. Ce service à la communauté comporte quatre missions: sécurité, durabilité, mobilité de base et meilleure gestion dans la relation citoyen-auto-rité.

– Par **sécurité**, on entend aussi bien la sécurité du trafic sur route, en mer et dans les airs que la sécurisation de la chaîne de transport contre les agressions et le terrorisme.

– **Durabilité** signifie que l'environnement pourra encore répondre longtemps à la croissance des différents modes de transport, tant en ce qui concerne l'espace pour les routes, les chemins de fer, les ports et les aéroports qu'en ce qui concerne l'impact environnemental de ces activités de transport dans les abords de l'aéroport.

– Par le biais de la **mobilité de base**, le gouvernement vise à ce que les moyens de transport soient accessibles pour chacun afin de favoriser les chances de participation dans la société.

– Ces missions pourront être mieux atteintes grâce à **une meilleure gestion, un meilleur service** des pouvoirs publics aux citoyens et aux professionnels du transport.

## 2. — SITUATION ACTUELLE

La réalité quotidienne prouve une fois encore qu'il y a du pain sur la planche. La mobilité continue à augmenter au rythme de la croissance économique. Le kilométrage parcouru en Belgique en 2003 par tous les voyageurs de tous les modes de transport s'élève à environ 134 milliards km, pour seulement 87 milliards km en 1980 et à peine 47 milliards km en 1960. Par rapport à 1960 cela représente donc une croissance de 182%.

En l'occurrence, la voiture est désignée comme la responsable de la remarquable augmentation dans la mobilité des personnes réalisant une part de quelque 82% du total des déplacements accomplis au moyen de véhicules à moteur, la voiture est aujourd'hui le principal

## 1. — MISSIE

Mobiliteit is een centraal aandachtspunt voor de regering. Daarbij staat de verkeersleefbaarheid centraal: het verkeer moet vlot zijn en de negatieve gevolgen moeten beperkt worden, en dat voor iedereen. Mobiliteit is een recht dat de overheid moet garanderen als een gemeenschapsdienst. De regeringsinitiatieven in deze beleidsnota geven concreet vorm aan de gemeenschapsdienst die de overheid inzake transport moet blijven leveren. Die publieke dienst wordt concreet in vier missie: veiligheid, duurzaamheid, basismobiliteit en beter bestuur in de relatie burger-overheid.

– Onder **veiligheid** wordt zowel de verkeersveiligheid te land, ter zee en in de lucht verstaan als de beveiliging van de transportketen tegen agressie en terrorisme.

– **Duurzaamheid** betekent dat de omgeving de groei van de verschillende transportmodi op lange termijn nog aankan, zowel wat betreft plaats voor wegen, spoorwegen, havens en luchthavens als wat betreft de milieu-impact van die transportactiviteiten op de omgeving van de luchthaven.

– Met **basismobiliteit** streeft de regering de toegankelijkheid van transportmodi voor iedereen na om de kansen van ieder tot participatie in de samenleving te bevorderen.

– Deze missies kunnen beter bereikt worden door **beter bestuur, een betere dienstverlening** van de overheid aan de burgers en zij die professioneel met transport bezig zijn.

## 2. — STAND VAN ZAKEN

De dagdagelijkse realiteit bewijst eens te meer dat er nog veel werk aan de winkel is. De mobiliteit blijft groeien aan het tempo van de economische groei. In 2003 werd in België door alle reizigers van alle vervoermodi een samengestelde afstand van circa 134 miljard km afgelegd. In 1980 was dit nog maar 87 miljard km en in 1960 amper 47 miljard km. Ten opzichte van 1960 betekent dit dus een toename van 182%.

Met name de wagen wordt verantwoordelijk geacht voor de frappante stijging in de mobiliteit van personen. Met een aandeel van circa 82% in het totaal van de afgelegde verplaatsingen met motorvoertuigen, blijkt de personenwagen vandaag hét belangrijkste vervoer-  
mid-

moyen de transport. Les transports publics occupent la deuxième place avec 7,7% du total.

Le parc automobile continue aujourd'hui à progresser en Belgique, certes à un rythme moins rapide. L'an dernier, le nombre de voitures a légèrement augmenté de 0,70%, le nombre de bus et d'autocars de 1,97%. Ceci alors que dans le même temps, la distance moyenne parcourue par une voiture belge a connu une évolution ascendante ces vingt dernières années.

On observe une même évolution en matière de transport de marchandises. L'année passée, le parc de camions et de tracteurs a augmenté de 2,74%.

Entre 1960 et 2002, le transport de marchandises, exprimé en tonne-kilomètres, a connu une croissance de 201%.

La part de la route dans cette croissance est impressionnante. En 2002, 76% du transport de marchandises se faisait par route, contre 13% par rail et 12% par le biais des voies d'eau intérieures. Chaque moyen de transport (rail, route et voies d'eau) transporte aujourd'hui une quantité «tonne-kilomètres» plus grande qu'en 1960, mais avec une croissance de plus de 600%, le transport par route est largement en tête. Il indique également que le nombre de tonne-kilomètres a plus que triplé en 40 ans, alors que la quantité transportée a seulement doublé.

Tout ceci fait que l'intensité du trafic routier a considérablement augmenté. Entre 1997 et 1999, l'intensité sur les autoroutes a encore connu une importante hausse de 6%. De 2002 à 2003, l'intensité du trafic sur les autoroutes a augmenté de 1,04% (pour une hausse de 1,62% entre 2001 et 2002, de 0,7% entre 2000 et 2001). Sur les routes régionales et provinciales, on a enregistré une augmentation de 0,15% (pour une hausse de 1,1% entre 2001 et 2002, et de 1,3% entre 2000 et 2001). La hausse plus faible de l'intensité du trafic est influencée d'une part par le produit intérieur brut, mais d'autre part aussi par le succès des mesures favorisant les transports publics ou par le nombre croissant d'accès aux autoroutes, ceci afin de délester les routes régionales.

On ne peut que se réjouir de la mobilité accrue même si les effets négatifs de cette évolution, à savoir l'insécurité routière, les bouchons, les conséquences sur l'environnement, l'économie, et l'inégalité sociale en matière de mobilité demeurent aujourd'hui encore trop importants.

del. Het openbaar vervoer komt met 7,7% van het totaal op de tweede plaats.

Vandaag breidt het voertuigenpark in België, zij het aan een afgezwakt tempo, nog steeds verder uit. Het voorbije jaar is het aantal personenwagens lichtjes gestegen met 0,70%, het aantal bussen en autocars met 1,97%. Dit terwijl ook de gemiddelde afstand afgelegd door een Belgische personenwagen de voorbije twintig jaar naar boven evolueerde.

Ook op het vlak van het goederentransport is een zelfde evolutie merkbaar. Het voorbije jaar is het park van vrachtwagens en trekkers met 2,74% gestegen.

Het vervoer van goederen, uitgedrukt in ton-kilometers, kende tussen 1960 en 2002 een groei van 201%.

Het aandeel van de weg in deze stijging is overweldigend. In 2002 gebeurde 76% van het goederentransport (in «ton-kilometers») over de weg, tegenover 13% met het spoor en 12% langs binnenwaterwegen. Zo vervoert elk vervoermiddel (spoor, weg en waterwegen) vandaag een grotere hoeveelheid «ton-kilometers» dan in 1960, maar het wegvervoer heeft een groei van meer dan 600%. Voor alle vervoermodi samen werd het aantal ton-kilometers in 40 jaar meer dan verdrievoudigd, terwijl de vervoerde hoeveelheid slechts verdubbelde.

Dit alles maakt dat de verkeersintensiteit op de wegen aanzienlijk de hoogte in ging. Tussen 1997 en 1999 kende de intensiteit op de autosnelwegen nog een belangrijke stijging met 6%. Van 2002 tot 2003 nam de verkeersintensiteit op de autosnelwegen toe met 1,04% (voor een toename van 1,62% tussen 2001 en 2002, en 0,7% tussen 2000 en 2001). Op de regionale en provinciale wegen was een stijging merkbaar van 0,15% (voor een toename van 1,1% tussen 2001 en 2002, en 1,3% tussen 2000 en 2001). De lagere toename van de verkeersintensiteit wordt enerzijds beïnvloed door het bruto binnenlands product, maar anderzijds ook door het succes van de maatregelen die het openbaar vervoer aanmoedigen, of door het toenemend aantal toegangen tot snelwegen, dit teneinde de gewestwegen te ontlasten.

Een toenemende mobiliteit kan enkel als positief worden ervaren. Toch blijven de negatieve effecten van deze evolutie, zijnde verkeersonveiligheid, de files, de gevolgen voor het milieu, de economie, en de sociale ongelijkheid inzake mobiliteit, vandaag nog te groot.

## 2.1. Chiffres de la mobilité

La mobilité concerne essentiellement les habitudes de déplacement du citoyen dans notre société. En l'occurrence, on fait une triple distinction suivant les besoins de déplacement, les possibilités de déplacement et les déplacements réellement effectués.

Si aller au travail ou à l'école demeurent deux motifs de déplacement très importants, faire ses courses, aller en visite, les loisirs, etc. sont d'autres motifs à ne pas pour autant sous-estimer. Bref, sur une journée moyenne, 3/4 des citoyens ont l'une ou l'autre raison de se déplacer.

En ce qui concerne les déplacements domicile-travail, «l'enquête nationale sur la mobilité des ménages» (1998-1999) donne le choix des moyens de transport suivant :

- 73% vont en voiture au travail (comme conducteur ou passager) ;
- 14% prennent les transports en commun, dont 7% le train et 7% le bus ou le tram ;
- 7% vont en vélo au travail ;
- 4% vont à pied au travail ;
- les 2% restants utilisent d'autres modes de transport.

La prépondérance de la voiture dans le trafic pendulaire domicile-lieu de travail est manifeste. On fait l'enregistrement de seulement 1,1 personne par voiture, alors que la part des transports en commun est susceptible de croître.

En 1999 également, on dénombrait 2,23 habitants par voiture. Ce chiffre a diminué à 2,15 en 2003.

Tout le monde n'a pas un permis de conduire: 71% des Belges de plus de 18 ans possèdent un permis, 76% des hommes et 70% des femmes (enquête nationale de 1998-1999).

Les voitures belges parcourent chaque année 15.039 km sur les routes belges.

Les kilomètres-voyageurs parcourus en Belgique en 2002:

## 2.1. Mobiliteitscijfers

Mobiliteit gaat in wezen over het verplaatsingsgedrag van de individuele burgers in onze samenleving. Traditioneel wordt daarin een drieledig onderscheid gemaakt in verplaatsingsbehoeften, verplaatsingsmogelijkheden en daadwerkelijk verrichte verplaatsingen.

Naar het werk gaan of naar school gaan, blijven twee zeer belangrijke verplaatsingsmotieven. Maar daarnaast mogen boodschappen doen, op bezoek gaan, ontspanning, e.d.m. niet onderschat worden. Kortom, op een doorsnee dag verplaatst 3/4 van de burgers zich voor een of ander motief.

Voor de woon-werkverplaatsingen geeft de «nationale enquête naar de mobiliteit van de huishoudens» (1998-1999) de volgende vervoermiddelenkeuze:

- 73 % rijdt met de auto naar het werk (als bestuurder of als passagier);
- 14% reist met het openbaar vervoer, waarbij 7 % de trein neemt en eveneens 7 % gebruik maakt van bus of tram;
- 7% fietst naar het werk;
- 4% gaat te voet naar het werk;
- de overblijvende 2% gebruikt andere vervoermiddelen.

Het overwicht van de auto in het woon-werkverkeer is duidelijk, met daarenboven een zeer slechte bezettingsgraad met ca 1,1 persoon per auto; dit terwijl het aandeel van het openbaar vervoer vatbaar is voor verhoging.

In hetzelfde jaar 1999 waren er 2,23 inwoners per personenauto. Dit cijfer is inmiddels nog gedaald tot 2,15 in 2003.

Niet iedereen heeft een rijbewijs: 71% van de Belgen van meer dan 18 jaar heeft een rijbewijs, 76% van de mannen en 70% van de vrouwen, (nationale enquête van 1998-1999) .

Belgische personenwagens leggen jaarlijks op Belgische wegen 15.039 km af.

Reizigerskilometer afgelegd in België tijdens het jaar 2002:

– avec la voiture: 110,9 milliards de kilomètres-voyageur;

– en autobus, tram, métro et autocar : 15,74 milliards de kilomètres-voyageur;

– par rail: 8,27 milliards de kilomètres-voyageur.

Ces chiffres montrent également la suprématie de la voiture dans les déplacements intérieurs.

La récolte de statistiques concernant les habitudes de déplacement domicile-travail des travailleurs dans les entreprises comptant plus de 100 travailleurs est un nouvel instrument, destiné à arriver, sur le plan national, à une gestion plus efficace des déplacements domicile-travail.

Les premiers chiffres seront disponibles à partir du 30 avril 2006; ils porteront sur la situation au 30 juin 2005.

## 2.2. Chiffres des accidents

Les chiffres fournis par les parquets en matière d'accidents routiers avec blessés, montrent que pour la première moitié de 2004, une baisse remarquable du nombre d'accidents en comparaison de l'année précédente se manifeste.

Les chiffres par région et par province, montrent une diminution du nombre d'accidents corporels pour la première moitié de 2004 par rapport à la même période de l'année précédente. Seule Bruxelles-Capitale accuse une légère augmentation du nombre d'accidents.

D'après un échantillon, tiré d'un certain nombre de zones de police, la tendance décroissante est constatée. La limitation technique ne permet pas de centraliser – en analogie avec les chiffres présentés par la police de la route fédérale (voir c d'annexe 1) – toutes les zones de police locales, en matière d'accidents de la route avec lésions basées sur l'enregistrement des procès-verbaux.

Il ressort des chiffres précités que le nombre d'accidents avec lésions corporelles entre janvier et août 2004 a reculé de 7,8% par rapport à l'année précédente. Il s'agit bien sûr d'un échantillon limité. Ces chiffres confirment que la sécurité routière est sur la bonne voie et que le nombre d'accidents avec lésions corporelles est bien en phase descendante.

La police fédérale fait l'enregistrement de tous les accidents sur toutes les autoroutes (1750 km) et sur certaines voies régionales (330 km). Ces chiffres confir-

– Met personenwagens: 110,9 miljard reizigerskilometer;

– Met autobussen, tram, metro en autocars: 15,74 miljard reizigerskilometer;

– Met het spoor: 8,27 miljard reizigerskilometer.

Ook deze cijfers tonen het zware overwicht van de auto bij het maken van binnenlandse verplaatsingen.

Het verzamelen van cijfergegevens over het woon-werkverplaatsingsgedrag van de werknemers in bedrijven van meer dan 100 werknemers is een nieuw instrument, bedoeld om op nationale schaal tot een efficiënter beheer van de woon-werkverplaatsingen te komen.

Vanaf 30 april 2006 komen de eerste cijfers beschikbaar; deze zullen betrekking hebben op de situatie op 30 juni 2005.

## 2.2. Ongevalcijfers

Uit geregistreerde cijfers van de parketten inzake verkeersongevallen met letsels, zien we in de eerste helft van 2004 alvast een duidelijke daling van het aantal ongevallen ten opzicht van dezelfde periode in 2003.

Uit de cijfers per gewest en per provincie blijkt overal een daling van het aantal letselongevallen tijdens de eerste helft van 2004 ten opzichte van dezelfde periode in 2003. Enkel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden iets meer ongevallen geregistreerd.

Uit een steekproef van een aantal politiezones zien we een bevestiging van de dalende trend. Het is op dit moment technisch niet mogelijk om, naar analogie van de voorgestelde cijfers van de federale verkeerspolitie (zie c van bijlage 1), van alle lokale politiezones de actuele gegevens inzake letselongevallen op basis van de pv-registratie te centraliseren.

Uit de cijfers van een beperkte steekproef blijkt dat in deze zones het aantal letselongevallen in de periode januari-augustus 2004 t.o.v dezelfde periode in 2003 met 7,8 % gedaald is. Deze cijfers versterken echter de vaststelling dat het in de goede richting gaat met de verkeersveiligheid en dat het aantal letselongevallen in dalende lijn gaat.

De federale politie registreert in ons land de ongevallen op alle autosnelwegen (1750 km) en een aantal aanverwante gewestwegen (330 km). Uit cijfers van de eer-

ment également la baisse du nombre de victimes de la route lors des 8 premiers mois de 2004 (-6,20% accidents avec lésions corporelles).

Selon l'étude de la police fédérale, la vitesse inadap-tée ou excessive est le coupable numéro un des acci-dents sur les autoroutes, provoquant à peu près 3/4 des accidents de la route. Les contrôles de vitesse consti-tuent une mesure nécessaire afin d'améliorer la sécu-rité routière. Pour cette raison, la police fédérale a aug-menté le nombre de contrôles pendant les 8 premiers mois de 2004.

L'augmentation du nombre de contrôles semble avoir un effet dissuasif. Les résultats démontrent que l'aug-mentation continue des activités de la police routière est suivi d'une amélioration de la sécurité sur les routes. Le maintien des efforts fournis ainsi que les objectifs fixés par le gouvernement doivent être mis en oeuvre. Pour le moment, l'élaboration du nouveau plan d'actions 2005-2007 par la police routière est en cours. Celui-ci reprendra les grandes lignes du plan précédent et les renouvellera en utilisant certains outils de contrôle.

La propension décroissante du nombre d'accidents avec lésions corporelles, prouve l'efficacité de la loi sur la sécurité routière. L'attention accrue accordée à la sé-curité routière et les efforts supplémentaires déployés pour son respect engendrent ce bilan positif.

Comparés aux pays voisins, la Belgique reste un des leaders à cet égard. Le nombre de morts de la route 30 jours par 100.000 habitants s'élève aux Pays-Bas, en Suède, en Grande-Bretagne, en Finlande et en Allema-gne à moins de la moitié de ce nombre en Belgique. Les pays précités ont également pris des mesures supplé-mentaires afin d'obtenir une réduction drastique du nom-bre de victimes de la route (voir annexe 1).

### 2.3. Impact sur l'environnement

La mobilité actuelle reste encore malheureusement encore une mobilité faiblement durable. L'impact de nos habitudes de déplacement actuelles sur l'environnement et la santé publique n'est en effet pas négligeable. Si nous voulons que chacun profite aujourd'hui comme demain de ce degré de mobilité accru, il faudra relever le défi de ramener son impact négatif à un niveau plus durable.

ste 8 maanden van 2004 blijkt eveneens een daling van het aantal ongevallen met lichamelijke letsels met -6,20%.

Uit onderzoek van de federale politie blijkt dat onaan-gepaste snelheid of overdreven snelheid veruit de be-langrijkste oorzaak is van de ongevallen op onze auto-snelwegen. Bijna 3/4 van de ongevallen met doden of gewonden wordt hierdoor veroorzaakt. Snelheids-conroles blijven dan ook aangewezen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Tijdens de eerste 8 maanden van 2004 heeft de federale politie dan ook het aantal controles verder opgevoerd.

Het toegenomen aantal controles blijkt alvast een duidelijk ontradend effect te hebben. De cijfers tonen aan dat de activiteiten van de wegpolie voortdurend toene-men, met een verbetering van de veiligheid op onze wegen tot gevolg. De geleverde inspanningen moeten worden volgehouden en de door de regering vooropge-stelde doelstelling zou moeten worden gehaald. Momen-teel bereidt de wegpolie een nieuw actieplan 2005 - 2007 voor. Dit plan zal de grote lijnen van de laatste ja-ren overnemen en vernieuwen door het gebruik van be-paalde controlemiddelen.

Uit al deze dalende letselongevallencijfers blijkt alvast dat de verkeerswet werkt. Toenemende aandacht voor verkeersveiligheid en bijkomende inspanningen inzake handhaving, zorgen voor een positieve trend.

Kijken we echter buiten de landsgrenzen dan blijft België één van de koplopers. Het aantal verkeersdoden 30 dagen per 100.000 inwoners ligt in landen als Neder-land, Zweden, Verenigd Koninkrijk, Finland en Duitsland zowat de helft lager. Ook in deze landen werden de af-gelopen jaren extra maatregelen genomen om het aan-tal verkeersslachtoffers drastisch te doen dalen (zie bij-lage 1).

### 2.3. Milieu-impact

De mobiliteit van vandaag is jammer genoeg nog steeds een weinig duurzame mobiliteit. De impact van ons huidig verplaatsingspatroon op het milieu en de volksgezondheid is immers niet gering. Willen we ieder-een, vandaag en in de toekomst, laten meegenieten van deze toegenomen mobiliteitsgraad, dan moet men de uitdaging aangaan om de negatieve impact ervan tot een meer duurzaam niveau te herleiden.

### 2.3.1. Environnement

Le système de transport motorisé actuel a un impact important sur l'ensemble de l'environnement en raison de ses rejets de gaz à effet de serre. Six gaz sont responsables de l'effet de serre, dont le plus important est sans conteste le CO<sub>2</sub>. 80% de l'effet de serre total sont à mettre sur le compte du CO<sub>2</sub>, un gaz qui résulte de la combustion de combustibles fossiles. Une fois dans la stratosphère, ce gaz absorbe la chaleur réfléchiée par la surface terrestre, ce qui entraîne un effet de serre et des changements climatiques. En Europe, le transport, l'énergie et l'industrie sont les principales sources d'émission de CO<sub>2</sub>. De tous les moyens de transport, le transport routier engendre environ 77% des rejets de gaz à effet de serre, contre seulement 2,4% pour le transport par rail.

En 1990, le secteur du transport était en Belgique responsable des rejets de 21,6 millions de tonnes de gaz à effet de serre (dont 20,2 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>). À politique inchangée, les prévisions font mention d'une hausse de ces rejets de 40% entre 1990 et 2010, voire 62% entre 1990 et 2020.

Le pourcentage des rejets de gaz à effet de serre causés par le transport par rapport aux rejets totaux augmenterait ainsi de 15% à 18%. Si on ramène ce pourcentage uniquement aux rejets de CO<sub>2</sub>, on discerne une hausse de 17% à plus de 21%. Une étude de l'OCDE avance même le chiffre de 30%. Il s'agit donc en l'espèce du secteur qui enregistre la plus forte croissance de rejets absolue.

Le système de transport contribue dans une mesure croissante au trou dans la couche d'ozone non seulement par les rejets de CO<sub>2</sub>, mais également par l'utilisation de fluorocarbonates dans le liquide réfrigérant des systèmes de climatisation mobiles. Sans oublier un certain nombre de POPs, *Persistent Organic Pollutants* (p. ex. dioxines), que le secteur du transport produit. Il s'agit de substances chimiques non biodégradables qui forment une menace pour l'environnement global et notre santé.

Le secteur du transport rejette encore d'autres gaz polluants qui ont un impact plutôt local sur l'environnement. C'est le plus grand producteur de polluants atmosphériques tels que le monoxyde de carbone (CO) (89% de la production totale), les oxydes d'azote (NOx) (52%), les Composés Organiques Volatils (COV) (44%) et les particules de suie. Combinés aux rayons solaires, NOx et les COV sont responsables d'une pollution photochimique, de l'ozone ou du smog d'été. Les émissions de véhicules telles que le dioxyde de soufre et l'oxyde d'azote contribuent, quant à elles, à l'acidification et à l'eutrophisation.

### 2.3.1. Milieu

Het huidig gemotoriseerd vervoerssysteem kent door haar uitstoot van broeikasgassen een belangrijke impact op het globale milieu. Een zestal gassen zijn verantwoordelijk voor het broeikas-effect, waarvan de grootste ongetwijfeld CO<sub>2</sub>. 80 % van het totale broeikas-effect komt op conto van CO<sub>2</sub>, een gas dat wordt veroorzaakt door de verbranding van fossiele brandstoffen. Eenmaal in de stratosfeer nemen deze gassen de warmte op die door het aardoppervlak wordt gereflecteerd, met een broeikas-effect en klimaatsveranderingen tot gevolg. In Europa zijn het vervoer, de energie en de industrie de belangrijkste uitstootbronnen van CO<sub>2</sub>. Van alle vervoerswijzen veroorzaakt het wegverkeer ongeveer 77% van de uitstoot van broeikasgassen, tegenover maar 2,4% voor het spoorwegverkeer.

In 1990 was de transportsector in België verantwoordelijk voor de uitstoot van 21,6 miljoen ton broeikasgassen (waarvan 20,2 miljoen ton CO<sub>2</sub>). Bij een ongewijzigd beleid maken de voorspellingen gewag van een stijging van deze uitstoot van 40 % tussen 1990 en 2010, en zelfs 62% tussen 1990 en 2020.

Het percentage van de uitstoot van broeikasgassen veroorzaakt door transport ten opzichte van de totale uitstoot zou hiermee stijgen van 15% tot 18%. Evalueren we dit percentage enkel naar CO<sub>2</sub>-uitstoot, dan zien we een stijging van 17 % tot meer dan 21 %. Een OESO-studie spreekt in deze context zelfs van om en bij de 30 %. Het gaat hier dus inderdaad om de sector die de grootste absolute uitstootgroei kent.

Niet alleen door de CO<sub>2</sub>-uitstoot, ook door het gebruik van fluorcarbonaten in de koelvloeistof van mobiele airconditioningsystemen draagt het transportsysteem in toenemende mate bij tot het gat in de ozonlaag. Ook mogen een aantal POP's, *Persistent Organic Pollutants* (bv. dioxines), die de vervoerssector produceert niet worden vergeten. Het gaat om biologisch niet afbreekbare chemische substanties die een bedreiging vormen voor het globale milieu en onze gezondheid.

De transportsector stoot ook nog andere vervuulende gassen uit die een eerder lokale impact hebben op het milieu. Het is de belangrijkste producent van luchtvervuulende stoffen als koolstofmonoxide (CO) (89 % van de totale productie), stikstofoxiden (NOx) (52%), vluchtige Organische Verbindingen (VOV) (44%) en roetdeeltjes. In combinatie met zonnestralen zorgen NOx en VOV's voor fotochemische verontreiniging, ozon of zomersmog. Voertuigemissies als zwaveldioxide en stikstofoxide dragen dan weer bij tot verzuring en eutrofiëring.

Le matériel de transport usé cause également une forme de pollution. Les innombrables décharges de pneus et d'épaves nuisent à l'environnement et polluent le sol suite à l'infiltration d'hydrocarbures, d'huile de moteur, de métaux lourds, etc. Sans oublier non plus l'impact des pollutions de la mer causées par les accidents, les déversements et nettoyages de cales interdits. La Belgique a un réseau ferroviaire et autoroutier particulièrement dense. Cette infrastructure routière est également à l'origine de la fragmentation poussée du territoire belge, entraînant une destruction de biotopes et une disparition de la biodiversité. Enfin, ne sous-estimons pas l'impact de l'éclairage nocturne sur cette même biodiversité et de la pollution par l'éclairage.

### 2.3.2. Santé publique

À l'instar de l'environnement, la santé publique subit également les effets négatifs, parfois mortels des habitudes de transport actuelles. Outre le nombre élevé d'accidents de la route, la pollution atmosphérique causée par le système de transport actuel est responsable de quelque 2700 décès par an en Belgique. Il existe en effet des indices qui établissent le rapport entre les rejets de polluants atmosphériques et l'aggravation de certaines infections. Ainsi, si le CO empêche une oxygénation suffisante du sang et s'attaque ainsi au cerveau et à d'autres fonctions vitales, si le NOx cause des difficultés de respiration, des problèmes oculaires et cardio-vasculaires, différents COV, tout comme les fines particules de suie rejetées par le trafic routier, sont cancérigènes. L'ozone, produit par l'effet des rayons solaires sur le NOx et les COV, cause des problèmes respiratoires à bon nombre de personnes. Compte tenu des 2700 cas de décès, des cas de bronchite chronique, crises d'asthme et des absences au travail, on arrive à un coût global de 1,7% du PNB.

Les nuisances sonores sont susceptibles, en fonction de la personne, de la période et de la durée d'exposition, de provoquer des troubles psychiques et physiques. La mobilité incarnée par le trafic routier, les chemins de fer et les avions, est également source de bruit. Enfin, l'inactivité physique, résultant de l'usage général du transport motorisé, entraîne un certain nombre d'effets négatifs pour la santé.

Une politique de mobilité durable est donc inséparable d'une analyse permanente de l'impact du trafic sur l'environnement et la santé publique. Un suivi continu de statistiques récentes et d'études innovantes permet d'avoir une vision, de la manière la plus efficace qui soit, des diverses évolutions, de s'adapter aux nouvelles tendances et de prendre des mesures adéquates, tant à

Het versleten vervoermaterieel zorgt eveneens voor een vorm van vervuiling. Talrijke stortplaatsen voor banden en wrakken schaden het milieu en vervuilen de grond door infiltratie van koolwaterstof, motorolie, zware metalen, enz. Evenmin mag de impact van vervuilingen van de zee door ongevallen of verboden lozingen en reiniging van scheepsruimen worden vergeten. België heeft een bijzonder dicht spoor- en autowegennetwerk. Die verkeersinfrastructuur is mede verantwoordelijk voor de verregaande versnippering van het Belgisch grondgebied, met een vernietiging van ecologische woongebieden en een teloorgang van de biodiversiteit tot gevolg. Tot slot mag ook de impact van de nachtverlichting op diezelfde biodiversiteit en de lichtvervuiling niet worden onderschat.

### 2.3.2. Volksgezondheid

Net als het milieu, ondervindt ook de volksgezondheid de negatieve, soms dodelijke effecten van het huidige vervoerspatroon. Naast de vele verkeersongevallen zorgt ook de luchtvervuiling, veroorzaakt door het huidige transportsysteem, voor zo'n 2700 doden per jaar in België. Er zijn namelijk aanwijzingen die het verband leggen tussen de luchtvervuilende uitstoot en het verergeren van bepaalde aandoeningen. Zo verhindert CO een voldoende zuurstofopname door het bloed en tast hiermee de hersenen en andere vitale functies aan, veroorzaakt NOx ademhalings-, oculaire en cardiovasculaire problemen, en zijn verschillende VOV's, net als de fijne roetdeeltjes uitgestoten door het wegverkeer, dan weer kankerverwekkend. Ozon, veroorzaakt door de inwerking van zonnestrallen op NOx en VOV's, bezorgt heel wat mensen ademhalingsproblemen. Rekening houdend met de 2700 sterfgevallen, gevallen van chronische bronchitis, astma-aanvallen en afwezigheden op het werk, zouden we komen op een globale kost van 1,7% van het BNP.

Lawaaihinder kan, afhankelijk van de persoon, de periode en de duur van de blootstelling, psychische en lichamelijke stoornissen veroorzaken. Ook mobiliteit brengt door het wegverkeer, de spoorwegen en vliegtuigen een stuk lawaai met zich mee. Tot slot zorgt eveneens de fysieke inactiviteit, als gevolg van het algemeen gebruik van gemotoriseerd vervoer, voor een aantal negatieve gezondheidseffecten.

Een duurzaam mobiliteitsbeleid kan bijgevolg niet zonder een voortdurende analyse van de impact van het verkeer op het milieu en de volksgezondheid. Een continue opvolging van recent cijfermateriaal en vernieuwende studies laat ons toe op een zo accuraat mogelijke manier zicht te krijgen op de diverse evoluties, in te spelen op nieuwe tendensen en aangepaste maatregelen.

court qu'à long terme. Toute décision politique doit dès lors se fonder sur des chiffres corrects en matière d'impact environnemental du trafic.

#### 2.4. Accès à la mobilité

Nombre de personnes ne disposent pas de voiture.

Pour ce qui est des possibilités des ménages belges d'effectuer des déplacements en voiture, l'enquête nationale donne les résultats suivants:

- 19% des familles ne possèdent pas de voiture;
- 57% des familles en possèdent une;
- 21% des familles possèdent 2 voitures;
- 3% des familles possèdent plus de 2 voitures.

Différentes personnes au sein de notre société (personnes handicapées, personnes vivant dans la pauvreté, etc.) se voient, dans le cadre de leur travail et/ou de leur temps libre, confrontées avec des problèmes de mobilité, diminuant ainsi leurs chances de participer activement à la société. C'est pourquoi le ministre de la mobilité attachera une attention particulière à cette problématique et se concertera intensivement avec les organisations qui représentent ces personnes. L'objectif étant de garantir à chacun l'accès optimal à la mobilité.

#### 2.5. Données macro-économiques

Entre 1970 et 2002, le transport de marchandises en Belgique a augmenté fortement de 122%, soit de 28,1 tonnes à 62,5 tonnes. Ce qui implique un plus grand accroissement du trafic en Belgique qu'en Europe, où a lieu un doublement du trafic de marchandises. En matière de répartition modale du transport de marchandises, le transport routier joue un rôle de premier plan. En 2000, la répartition suivante en tonne-kilométriques (tkm) pour l'UE-15 se présente comme suit: le transport routier s'établit à 75,5%, le transport ferroviaire à 13,1%, la navigation intérieure à 6,8% et le transport par conduites à 4,7% (Eurostat 2003). Hormis la navigation intérieure, la situation en Belgique suit la tendance précitée: le transport routier s'établit à 71%, le transport ferroviaire à 12,6%, la navigation intérieure à 13,5% et le transport par conduites à 2,8% (voir annexe 2).

La dernière décennie a connu une forte croissance du transport par route de marchandises. En 1990, le transport routier dans l'UE-15 a augmenté de 41%, aboutissant à une augmentation de la congestion ainsi qu'à une hausse des coûts pour les entreprises. En l'absence de mesures prises, le transport routier ne cessera pas d'évoluer sur l'axe de la répartition modale («modal split»).

len te nemen, zowel op korte als op lange termijn. Dege-lijk cijfermateriaal over het milieu-impact van het verkeer moet derhalve de basis vormen voor iedere beleidsbeslissing.

#### 2.4. Toegang tot mobiliteit

Heel wat mensen beschikken niet over een wagen.

Voor wat de mogelijkheden betreft van de Belgische gezinnen om verplaatsingen met de auto te maken, geeft de nationale enquête het volgende aan:

- 19 % van de gezinnen bezit geen auto;
- 57 % van de gezinnen heeft een auto;
- 21 % van de gezinnen bezit 2 auto's;
- 3 % van de gezinnen heeft meer dan 2 auto's.

Verschillende mensen uit de samenleving (personen met een handicap, mensen die leven in armoede,...) worden in het kader van hun werk en/of vrije tijd geremd door mobiliteitsproblemen. Hierdoor dalen hun kansen om actief te participeren aan de maatschappij. De minister van mobiliteit zal daarom bijzonder aandacht hebben voor deze problemen en intensief overleg plegen met de organisaties die deze mensen vertegenwoordigen. Doelstelling is om zoveel mogelijk de toegang tot mobiliteit voor iedereen in deze samenleving te garanderen.

#### 2.5. Macro-economische gegevens

Van 1970 tot 2002 steeg het vrachtvervoer in België met ruim 122 % van 28.1 naar 62.5 ton. Daarmee groeide de trafiek in België nog sneller dan in Europa waar de goederentrafiek zo goed als verdubbelde. Bij de modale uitsplitsing van het goederentransport neemt het wegvervoer een zeer dominante positie in. Uitgedrukt in ton-kilometer voor de EU-15 in 2001 is de verdeling als volgt: 75,5 % wegvervoer, 13,1 % spoorvervoer, 6,8% binnenvaart en 4,7% pijpleiding (Eurostat 2003). Voor België is deze verdeling met uitzondering voor de binnenvaart gelijkaardig 71 % wegvervoer, 12,6 % spoorvervoer, 13,5 % binnenvaart en 2,8 % pijpleiding. Enkel Nederland haalt in Europa een hoger percentage voor het aandeel van de binnenvaart (zie bijlage 2).

De laatste tien jaar worden gekenmerkt door een sterke groei van het goederenvervoer over de weg. In de periode 1990 nam het wegvervoer in de EU-15 met 41 % toe, met als gevolg een toenemende congestie en verhoogde kosten voor de bedrijven. Bij ongewijzigd beleid zal het aandeel van het wegvervoer in de modale split blijven toenemen.

La valeur ajoutée du segment «commerce, transport et circulation» représente 18% du PBI global.

La répartition des composantes du transport et de la circulation sur base des chiffres de l'INR, revient à un montant d'environ 15,5 milliards EUR. En ce qui concerne les résultats financiers, le secteur des Transports et de la Circulation réalise un chiffre d'affaires de 58.2 milliards EUR, soit 7,75% de l'économie belge.

En 2002, le secteur des transports belge (ainsi que les activités d'appui à ces transports) employait 180 624 personnes, soit 5,85% de l'emploi total.

Cette part de l'emploi occupée par le secteur des transports est une des plus élevées en Europe. En 2000, le transport routier employait 76 626 personnes à plein temps.

L'emploi indirect dans le transport routier est estimé à 18 500 personnes, hormis les transporteurs indépendants (correspondant à environ 1/3 du transport total en tkm, une vraie part du lion pour la Belgique au niveau européen) ainsi que la croissance considérable du transport par camionnettes < 3.5 tonnes.

Le transport de marchandises ainsi que la logistique constituent un secteur ayant un vrai impact sur tous les niveaux socio-économiques. N'oublions pas que le secteur en question emploie non seulement des diplômés mais également la main d'œuvre.

L'INS calcule le transit sans transbordement fait par les véhicules belges et ceux immatriculés dans l'UE. En 2002, au total 4,8 milliards de tkm ont été transportées ce qui correspond à environ 10% du transport total en Belgique. Il s'agit bien de camions toujours sur le réseau belge, qui ne s'occupent ni des chargements ni des déchargements.

Le pourcentage total du transport transit sur le réseau est en fait sans aucun doute beaucoup plus élevé (25%). L'élargissement de l'UE ainsi que l'internationalisation de l'économie contribueront à sa progression.

Une politique de mobilité réfléchie et durable ne peut pas ignorer la problématique du transport de transit. C'est que celui-ci a également un impact (négatif) sur l'accessibilité, la qualité de vie et surtout sur la sécurité routière.

Op het vlak van de toegevoegde waarde vertegenwoordigt het segment handel, vervoer en verkeer circa 18 % van het globale BBP.

Uitsplitsing van de componenten vervoer en verkeer geeft op basis van de cijfers van het INR een bedrag van ongeveer 15.5 miljard euro. Op het vlak van omzet is de sector «transport en verkeer» goed voor 58.2 miljard Euro. Daarmee neemt deze sector 7,75 % van de economische activiteit voor haar rekening.

In 2002 telt de transportsector (en de vervoersondersteunende activiteiten) in België 180.624 werknemers. Dit is 5,85% van de totale tewerkstelling.

Het aandeel van de transportsector in de totale tewerkstelling is van de hoogste in Europa. Het wegvervoer was in termen van directe tewerkstelling in 2000 goed voor 76 626 voltijdse banen.

De indirecte tewerkstelling in het wegvervoer wordt geraamd op 18 500 werknemers. En daar zijn dan nog niet de vervoerders bijgerekend die voor eigen rekening rijden (in België is dit één van de hoogste percentages van Europa; ongeveer 1/3 van de totale vervoerprestaties in tonkm) en evenmin het exploderende vervoer met lichte vrachtwagens kleiner dan 3,5 ton.

Goederenvervoer en logistiek is een sector die een tewerkstellingsimpact heeft op gans het maatschappelijk economisch weefsel. Belangrijker nog is het gegeven dat deze sector zowel aan hoogopgeleiden als aan laaggeschoolden tewerkstellingsmogelijkheden biedt.

Het NIS berekent de doorvoer zonder overlading door Belgische en in de EU geïmmatriculeerde voertuigen. Voor 2002 ging het om 4,8 miljard tonkm. Dit is ongeveer 10% van het totale wegvervoer in België. Het gaat hier dus om vrachtwagens die louter op ons wegennet rijden en hier dus nooit laden of lossen.

Het totale percentage van het transitvervoer op ons wegennet ligt in de realiteit ongetwijfeld een stuk hoger (25%) en zal als gevolg van de verruiming van de EU en de toenemende internationalisering van de economie zeker nog toenemen.

Een doordacht en duurzaam mobiliteitsbeleid mag niet voorbijgaan aan de problematiek van het transitvervoer. Ook het transitvervoer heeft immers een (negatieve) impact op de bereikbaarheid, de leefbaarheid en vooral ook op de verkeersveiligheid.

## 2.6. Chiffres meilleure gestion

Ces chiffres montrent qu'il existe un grand besoin d'intervention publique afin de réaliser les missions précitées. À cet égard, il importe que la politique soit fondée sur des chiffres et des statistiques fiables.

Une connaissance appropriée de la situation et de l'évolution du transport ainsi que de son impact est nécessaire pour mener une politique réfléchie.

Du chef notamment des engagements de l'État dans le cadre du deuxième plan fédéral de mobilité durable, le SPF Mobilité et Transports développera, en collaboration avec le SPF Economie, PME, Classes moyennes et Énergie et les autres acteurs intéressés, une approche intégrée en matière de statistiques.

Une structure de collaboration récurrente avec le Bureau fédéral du Plan (BfP) a été fixée pour les années 2004-2007 par la signature d'une convention-cadre «Activités de support à la politique fédérale de mobilité et transports».

Suivant le planning, les travaux ont été entamés en 2004 avec une description précise de la mission (définition de «l'output» recherché) et le développement de comptes, indicateurs et modèles. Un rapport est attendu d'ici fin janvier 2005.

### 3. — DESCRIPTION DE LA COMPETENCE

Les compétences en matière de mobilité évoluent encore toujours, sous l'effet de la poursuite de l'unification européenne, du processus de fédéralisation, des défis sociaux changeants et suite aux changements dans la vision du rôle de l'État.

#### 3.1. Processus décisionnel européen

Le processus décisionnel européen a un impact croissant sur la marge de manœuvre politique que les États-membres peuvent exploiter dans leur approche du problème de mobilité. Il suffit de penser aux récentes initiatives européennes en matière d'harmonisation du permis de conduire, de taxations sur les autoroutes, de sécurité aérienne et ferroviaire, à la libéralisation du rail, la sécurisation portuaire. Dans une UE élargie, la voix de la Belgique a moins de poids.

La pratique dans certains États-membres démontre qu'en agissant de manière proactive sur le processus décisionnel européen, le poids relatif d'un État-membre peut excéder son poids arithmétique.

## 2.6. Cijfers beter bestuur

Deze cijfers tonen dat er een sterke nood is voor overheidsinterventie om de bovenstaande missies te realiseren en zijn publieke dienst te vervolmaken. Daarbij is het belangrijk dat het beleid gesteund is op betrouwbare cijfers en statistieken.

Een gepaste kennis van de toestand en van de evolutie van het vervoer en de weerslag ervan, is nodig voor het voeren van een verstandig beleid.

Uit hoofde van o.a. de verbintenissen van de Staat in het kader van het tweede federale plan voor duurzame mobiliteit zal de FOD Mobiliteit en Vervoer, in samenwerking met de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie en de andere betrokken actoren, een geïntegreerde aanpak inzake statistieken ontwikkelen.

Een structuur van recurrente samenwerking met het Federaal Planbureau (FPB) werd voor de jaren 2004-2007 vastgelegd door de ondertekening van een raamovereenkomst «Ondersteuning van het federale mobiliteits- en vervoerbeleid».

Volgens de planning werden de werkzaamheden in 2004 aangevat met een precieze omschrijving van de opdracht (definitie van de gezochte «output») en met de ontwikkeling van rekeningen, indicatoren en modellen. Een verslag wordt tegen eind januari 2005 verwacht.

### 3. — OMSCHRIJVING VAN DE BEVOEGDHEID

De bevoegdheden inzake mobiliteit zijn nog steeds in evolutie, door de verdergaande Europese eenmaking, door het federaliseringsproces, door de veranderende maatschappelijke uitdagingen en door veranderingen in de visie op de rol van de overheid.

#### 3.1. Europese besluitvorming

De Europese besluitvorming heeft een groeiende impact op de beleidsruimte die de lidstaten kunnen benutten in hun aanpak van mobiliteitsproblemen. Denken we maar aan recente Europese initiatieven in verband met de harmonisatie van rijbewijzen, de heffingen op autosnelwegen, de veiligheid van de luchtvaart en van het spoor, de vrijmaking van de spoorwegmarkt, de beveiliging van havens. In een uitgebreide EU weegt de stem van België minder door.

De praktijk in bepaalde lidstaten wijst uit dat door een pro-actief inspelen op het Europese besluitvormingsproces het relatief gewicht van een lidstaat boven zijn rekenkundig gewicht kan worden opgetrokken.

Il importe donc d'anticiper au plus tôt et qualitativement le mieux possible le trajet du processus décisionnel européen. Voilà pourquoi il est d'autant plus important d'être présent dans toutes les phases du processus décisionnel européen. Ceci suppose une bonne harmonisation préalable entre les autorités fédérale et régionales, conjuguée à une gestion sérieuse du dossier par des personnes rompues au processus décisionnel européen tant formel qu'informel.

Afin de garantir l'intérêt belge dans les dossiers de mobilité et de transport internationaux et européens, l'actuel système de coordination sera soumis à une évaluation. Tant le gouvernement fédéral, la Région de Bruxelles-Capitale, la Région flamande, la Région wallonne que les attachés de transport auprès de la Représentation permanente de la Belgique auprès de l'UE seront impliqués dans cette évaluation.

Si des adaptations au système de coordination actuel s'avèrent nécessaires, celles-ci seront soumises pour approbation à la conférence interministérielle.

Ceci s'inscrit dans le cadre des programmes d'amélioration mis en œuvre au sein du SPF Mobilité et Transports afin aussi bien de faire se dérouler la coordination européenne de façon plus souple que de fournir des efforts pour rattraper le retard dans le domaine de la transposition de directives.

La procédure de codécision étant d'application dans les dossiers de transport, une intense collaboration avec les représentants belges au Parlement européen sera mise en œuvre.

La première et plus importante mission étant de garantir les services publics qui doivent permettre aux pouvoirs publics belges de garantir la sécurité routière, la durabilité et la mobilité de base. La Belgique sera un partenaire dans toutes les initiatives européennes qui permettront d'atteindre ces objectifs.

### 3.2. Processus décisionnel belge

En Belgique également, les compétences sont divisées. Les régions et communautés ont obtenu, lors des réformes successives de l'État, la compétence sur l'infrastructure régionale, le transport régional et les formations. Dans une prochaine phase, il sera discuté de la sécurité routière et de son maintien.

Le ministre fédéral de la Mobilité reste compétent pour la réglementation de la navigation aérienne, la navigation intérieure et la mobilité maritime, pour la police de la

Een pro-actieve houding moet in een zo vroeg mogelijk stadium en op een zo kwalitatief mogelijke wijze inpakken op het Europese besluitvormingstraject. Daarom is het des te belangrijker om in alle fases van de Europese besluitvorming aanwezig te zijn. Dit veronderstelt een degelijke afstemming met de federale en gewestelijke overheden, gekoppeld aan een intense dossierbehandeling door experts in de formele en informele Europese besluitvorming.

Om het Belgische belang in internationale en Europese mobiliteits- en vervoersdossiers optimaal te verzekeren, zal het huidige coördinatiesysteem aan een evaluatie onderworpen worden. Zowel de federale overheid, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest als ook de vervoersattachés bij de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de EU zullen bij deze evaluatie betrokken worden.

Indien blijkt dat aanpassingen aan het huidige coördinatiesysteem nodig zijn, zullen deze ter goedkeuring worden voorgelegd aan de interministeriële conferentie.

Dit kadert in de verbeteringsprogramma's die lopen binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer om zowel de Europese coördinatie vlotter te laten verlopen, als inspanningen te leveren om de achterstand inzake omzetting van richtlijnen in te halen.

Gezien in transportdossiers de medebeslissingsprocedure van toepassing is, zal een intense samenwerking met de Belgische vertegenwoordigers in het Europees Parlement worden bewerkstelligd.

De eerste en belangrijkste missie is daarbij om de gemeenschapsdiensten te vrijwaren die de Belgische overheden moet toelaten om de verkeersveiligheid, duurzaamheid en basismobiliteit te garanderen. België zal een partner zijn in alle Europese initiatieven die toelaten om die objectieven te bereiken.

### 3.2. Besluitvorming in België

Ook in België zijn de bevoegdheden verdeeld. De gewesten en gemeenschappen hebben in opeenvolgende staatsvormingen de bevoegdheid over de regionale infrastructuur, het streekvervoer en opleidingen bekomen. In een volgende ronde zal gesproken worden over verkeersveiligheid en -handhaving.

De federale minister van Mobiliteit blijft bevoegd voor de reglementering van de luchtvaart, de binnenvaart en de maritieme mobiliteit, voor de verkeersreglementering

circulation routière et les conditions relatives au permis de conduire, les conditions techniques des véhicules, l'accès à la profession de transporteur et la régulation et réglementation des chemins de fer.

L'interaction entre le gouvernement fédéral et les régions s'opère via trois canaux:

- Par le biais de la procédure d'association. Cette procédure est appliquée de façon uniforme pour les mesures du gouvernement fédéral en matière de mobilité;

- Parfois cependant, une plus grande coordination s'impose. Cette coordination s'opère par le biais de la conférence interministérielle pour le transport et l'infrastructure et le comité interministériel pour la sécurité routière. Il s'agit d'une rencontre de partenaires égaux dans l'intention d'échanger des informations réciproques et de coordonner la politique;

- Par le biais d'accords de coopération, la coordination entre le gouvernement fédéral et les régions acquiert un caractère plus durable.

Le ministre convoquera à intervalles réguliers la CIMIT (Conférence Interministérielle pour l'Infrastructure et le Transport) et le CISR (Comité Interministériel pour la Sécurité Routière). Il prendra en outre des initiatives pour conclure des accords de coopération dans différents domaines politiques tels que la navigation aérienne et la navigation intérieure.

### 3.3. Bruxelles-Capitale

La situation bruxelloise mérite une attention particulière.

L'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale ont conclu le 15 septembre 1993 un accord de coopération par lequel l'État fédéral s'est engagé à fournir une contribution budgétaire dans un certain nombre d'initiatives d'infrastructure pour favoriser le rôle de Bruxelles en tant que ville internationale et capitale.

Des initiatives complémentaires à cet accord de coopération ont été prises sous forme d'avenants pour une période déterminée (2 à 3 ans). Au fil des ans, de 1993 à aujourd'hui, l'accord de coopération et les avenants 1 à 8 inclus ont subi une importante évolution.

Le comité de coopération composé de quatre ministres fédéraux et quatre ministres bruxellois jouera un rôle important dans les discussions concernant l'élaboration de l'avenant 9, qui seront entamées fin 2004.

en de vereisten voor het rijbewijs, de technische vereisten van voertuigen, de toegang tot het beroep van transporteur en de regulering en reglementering van de spoorwegen.

De interactie tussen de federale regering en de gewesten verloopt via drie kanalen:

- Via de procedure van betrokkenheid. Deze procedure wordt standaard toegepast voor de maatregelen van de federale overheid inzake mobiliteit;

- Soms is echter meer coördinatie vereist. Die coördinatie gebeurt via de interministeriële conferentie voor transport en infrastructuur en het interministerieel comité voor de verkeersveiligheid. Het gaat om een ontmoeting van gelijke partners, met de bedoeling om wederzijdse informatie uit te wisselen en het beleid te coördineren;

- Via samenwerkingsakkoorden krijgt de coördinatie tussen de federale regering en de gewesten een meer duurzaam karakter.

De minister zal op geregelde tijdstippen de IMCIT (Interministerieel Conferentie voor Infrastructuur en Transport) en het IMCVV (Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid) samenroepen. Hij zal ook initiatieven nemen om samenwerkingsakkoorden te sluiten in verschillende beleidsdomeinen zoals lucht- en binnenvaart.

### 3.3. Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De Brusselse situatie verdient bijzondere aandacht.

De Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben op 15 september 1993 een samenwerkingsakkoord gesloten waarbij de federale Staat zich ertoe heeft verbonden om een budgettaire bijdrage te leveren in een aantal infrastructuurinitiatieven om de internationale en hoofdstedelijke rol van Brussel te bevorderen.

Aan dit samenwerkingsakkoord werd via bijakten initiatieven bepaald voor een bepaalde periode (2 à 3 jaar). Door de jaren heen van 1993 tot heden heeft het samenwerkingsakkoord en de bijakten 1 t.e.m. 8 een belangrijke evolutie ondergaan.

Het samenwerkingscomité bestaande uit vier federale en vier Brusselse ministers, speelt een grote rol in de besprekingen voor de opmaak van bijakte 9 die eind 2004 van start zullen gaan.

Le ministre fédéral de la Mobilité met l'accent sur l'investissement dans une infrastructure de mobilité durable et dans la sécurité routière.

#### 4. — EXÉCUTION DE LA MISSION À L'INTÉRIEUR DE LA COMPÉTENCE

##### 4.1. Sécurité

###### 4.1.1. Sécurité routière

###### 4.1.1.1. Evaluation et politique criminelle de la loi

La loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière est un instrument important pour arriver à réduire le nombre de victimes de 33% d'ici 2006 et de 50% d'ici 2010.

Cette loi fixe la base d'un maintien du trafic sévère et efficace.

Le 20 mars 2004, le Conseil fédéral des ministres a décidé que cette loi et les arrêtés d'exécution feront l'objet d'une évaluation approfondie d'ici la fin septembre 2005.

Compte tenu du débat public persistant concernant cette loi d'une part, et du besoin permanent d'une approche durable et cohérente de l'insécurité routière d'autre part, l'évaluation de la loi sera entamée aussi vite que possible.

L'évaluation de la loi se fera en concertation avec tous les acteurs importants sur le terrain. Plus particulièrement, nous nous référons aux associations de piétons, de cyclistes et d'automobilistes, aux experts en sécurité routière, aux associations de parents d'élèves et de familles, aux services de police et représentants de la justice, aux organisations de jeunes, au secteur des assurances et au secteur du transport.

L'évaluation et la consultation y afférente se font notamment sur la base de statistiques d'accidents, d'indicateurs sur le volume de travail des services de police, des parquets et des tribunaux.

###### 4.1.1.2. Statistiques : sécurité routière et politique criminelle en matière de celle-ci

Il est indispensable de disposer d'indicateurs de sécurité routière permanents pour évaluer l'impact de mesures prises et, le cas échéant, les adapter. L'analyse de causes d'accident importantes ainsi que la quantification d'objectifs requièrent également les statistiques nécessaires. Par conséquent, il est nécessaire de dis-

De accenten van de federale minister van Mobiliteit liggen bij het investeren in duurzame mobiliteitsinfrastructuur en in verkeersveiligheid.

#### 4. — UITVOERING VAN DE MISSIE BINNEN DE BEVOEGDHEID

##### 4.1. Veiligheid

###### 4.1.1. Verkeersveiligheid

###### 4.1.1.1. Evaluatie verkeerswet en –handhaving

De wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid is een belangrijk instrument in het streven naar de vermindering van het aantal slachtoffers met 33% tegen 2006 en 50% tegen 2010.

De verkeerswet legt de basis voor een strenge en efficiënte verkeershandhaving.

Op 20 maart 2004 heeft de federale Ministerraad beslist dat deze wet en de uitvoeringsbesluiten, het voorwerp zullen uitmaken van een grondige evaluatie tegen september 2005.

Gezien het aanhoudend publiek debat inzake de verkeerswet enerzijds en de blijvende nood aan een duurzame en consistente aanpak van de verkeersonveiligheid anderzijds, wordt de evaluatie van de verkeerswet zo snel als mogelijk gestart.

De evaluatie van de verkeerswet zal gebeuren in overleg met alle relevante actoren uit het middenveld. In het bijzonder kan worden verwezen naar de voetgangers-, fietsers- en automobilistenverenigingen, de verkeersveiligheidsexperten, de ouder- en gezinsverenigingen, de politiediensten en vertegenwoordigers van justitie, de jongerenorganisaties, de verzekeringssector, de transportsector.

De evaluatie en de daarmee gepaard gaande consultatie met het middenveld gebeurt ondermeer op basis van ongevallenstatistieken, indicatoren inzake de werklast van politiediensten, parketten en rechtbanken.

###### 4.1.1.2. Statistieken verkeersveiligheid en –handhaving

Het is noodzakelijk om over permanente verkeersveiligheidsindicatoren te beschikken om de impact van genomen maatregelen te evalueren en eventueel bij te sturen. Ook de analyse van belangrijke ongevalsoorzaken alsook de kwantificering van doelstellingen vereisen de nodige statistieken. Er is dan ook een

poser de statistiques d'accidents complètes, fiables et de haute qualité.

En 2005, la collecte et le traitement des statistiques d'accidents seront optimisés et transformés en un compte rendu trimestriel.

#### 4.1.1.3. Journée de rencontre Jeunes et Circulation

Un jeune conducteur automobile a quatre fois plus de chance d'avoir un accident qu'un conducteur d'âge moyen.

L'analyse de l'IBSR permet de constater ce qui suit:

a. les jeunes entre 18 et 29 ans représentent 39% des conducteurs qui décèdent dans les 30 jours de l'accident ou sont grièvement blessés;

b. les jeunes entre 18 et 24 ans représentent 22% des conducteurs qui sont impliqués dans un accident grave. Ce pourcentage grimpe même à 34% durant les nuits de week-end;

c. la catégorie d'âge entre 24-35 ans représente 30% des accidents graves et la catégorie d'âge entre 35-64 représente 33% des accidents graves.

Le ministre de la Mobilité rencontrera donc des jeunes et organisations de jeunes afin d'analyser le problème et de formuler des propositions pour y remédier.

#### 4.1.1.4. *Tuning*

De très nombreux jeunes se passionnent pour ce hobby qu'est le tuning de voitures et motos. L'on continuera à étudier comment ces jeunes peuvent vivre pleinement leur passion sans mettre en péril la sécurité de leurs voitures.

#### 4.1.1.5. Auto-écoles

L'arrêté royal du 11 mai 2004 concernant les conditions d'agrément des écoles de conduite entre en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2004. L'AR sera pleinement introduit en 2005.

La nouvelle réglementation garantit une procédure d'agrément plus transparente et simplifiée et certifie l'octroi d'un agrément au demandeur s'il répond aux conditions posées dans le nouvel arrêté royal.

noodzaak aan volledige, betrouwbare en kwalitatief hoogstaande ongevalstatistieken.

In 2005 wordt de verzameling en de verwerking van ongevalstatistieken geoptimaliseerd. Er wordt gewerkt met een driemaandelijks verkeersveiligheidsbarometer.

#### 4.1.1.3. Trefdag Jongeren en Verkeer

Een jonge autobestuurder maakt vier maal meer kans op een ongeval dan de gemiddelde bestuurder.

Uit analyse van de BIVV kan men ter zake het volgende vaststellen:

a. jongeren tussen 18 en 29 jaar vertegenwoordigen 39% van de bestuurders die overlijden binnen de 30 dagen na het ongeval of zijn zwaargewond;

b. jongeren tussen 18 en 24 jaar vertegenwoordigen 22% van de bestuurders die betrokken zijn in een zwaar ongeval. Deze percentage loopt zelfs op tot 34% tijdens de weekendnachten;

c. de leeftijdscategorie tussen 24-35 jaar vertegenwoordigt 30% van de zware ongevallen en de leeftijdscategorie tussen 35-64 vertegenwoordigt 33% van de zware ongevallen.

De minister van Mobiliteit zal daarom samenzitten met jongeren en jongerenorganisaties om het probleem te analyseren en voorstellen te formuleren om aan deze problematiek te verhelpen.

#### 4.1.1.4. *Tuning*

Zeer veel jonge mensen zijn gepassioneerd door de hobby van het tunen van auto's en moto's. Er zal verder onderzocht worden hoe deze jongeren ten volle hun hobby kunnen beoefenen, zonder daarbij afbreuk te doen aan de veiligheid van hun wagens.

#### 4.1.1.5. Rijscholen

Op 1 december 2004 treedt het koninklijk besluit van 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor erkenning van scholen voor het besturen van motorrijtuigen in werking. Het KB zal in 2005 ten volle zijn geïmplementeerd.

De nieuwe regelgeving garandeert een transparantere en vereenvoudigde erkenningsprocedure en garandeert dat de aanvrager een erkenning krijgt voor zover hij aan de in het nieuwe koninklijk besluit gestelde vereisten voldoet.

#### 4.1.1.6. Formation à la conduite

La formation à la conduite et la procédure en vue de l'obtention du permis de conduire doivent être améliorées. Les jeunes conducteurs sont surreprésentés dans les statistiques d'accidents. Ils sont le plus souvent impliqués dans des accidents survenant la nuit et pendant les week-ends. Une formation à la conduite améliorée doit contribuer à résoudre ce phénomène.

Le système de formation actuel met trop l'accent sur la maîtrise du risque et pas assez sur l'évitement du risque. L'attention ne peut pas seulement aller à l'apprentissage des aptitudes de base techniques (maîtrise du véhicule) et du code de la route, mais également au traitement d'information sur la route, à l'évaluation correcte des risques, un bon comportement dans le trafic en général et à la capacité d'autocontrôle en particulier. Ces dernières aptitudes ne s'apprennent pas en six mois, mais requièrent plusieurs années d'expérience de conduite. C'est pourquoi l'on songe à un système en plusieurs étapes, où le jeune conducteur acquiert pas à pas davantage d'expérience et développe progressivement des droits de participation à la circulation.

Le système de formation actuel fera l'objet l'an prochain d'une radioscopie en concertation avec les jeunes, organisations de jeunes et experts en sécurité, et l'on examinera l'introduction d'un nouveau système.

L'introduction d'un nouveau système de formation, où les risques d'accidents sont réduits, jette en outre les bases objectives pour le système de bonus-malus des assurances et doit conduire à ce que les primes d'assurance des jeunes conducteurs soient à nouveau abordables.

Dans le cadre du processus décisionnel européen concernant la 3<sup>e</sup> Directive Permis de conduire, la Belgique s'opposera à des examens et tests récurrents.

Les démarches déjà entreprises concernant l'introduction d'un permis de conduire spécifique pour tracteurs agricoles seront finalisées de manière à ce que ce permis de conduire devienne une réalité en 2005.

#### 4.1.1.7. Examens de permis de conduire

En 2004, la directive européenne 2000/56/CE relative au permis de conduire a été transposée en droit belge. L'arrêté royal élaboré à cet égard introduit une formation qui répond aux exigences de l'Union euro-

#### 4.1.1.6. Rijopleiding

De rijopleiding en de procedure voor het behalen van het rijbewijs moet verbeterd worden. Jonge bestuurders zijn oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken. Zij zijn het vaakst betrokken bij ongevallen 's nachts en tijdens de weekends. Een verbeterde rijopleiding moet bijdragen tot een oplossing voor dit fenomeen.

Onder het huidige opleidingssysteem wordt teveel de nadruk gelegd op risicobeheersing en te weinig op risicovermijding. De aandacht mag niet alleen gaan naar het aanleren van de technische basisvaardigheden (voertuigbeheersing) en de verkeersreglementering, maar ook naar het verwerken van informatie op de weg, de juiste inschatting van risico's, een goede verkeersattitude in het algemeen en de vaardigheid tot zelfcontrole in het bijzonder. Deze laatste vaardigheden worden niet aangeleerd binnen een half jaar, maar vereisen enkele jaren rijervaring. Daarom moet er nagedacht worden over een meerfasensysteem, waarbij de jonge bestuurder stap voor stap meer ervaring opdoet en stap voor stap rechten op participatie aan het verkeer opbouwt.

In samenspraak met jongeren, jongerenorganisaties en veiligheidsexperts zal het huidige opleidingssysteem het komende jaar doorgelicht worden en zal de invoering van een nieuw systeem bekeken worden.

De invoering van een nieuw opleidingssysteem, waarbij de risico's op ongevallen verminderd wordt, legt bovendien een objectieve basis voor het bonus-malus systeem van de verzekeringen en moet er toe leiden dat de verzekeringspremies voor jonge bestuurders terug betaalbaar worden.

In het kader van de Europese besluitvorming inzake de 3<sup>de</sup> Richtlijn Rijbewijzen zal België zich verzetten tegen weerkerende examens en tests.

De reeds ondernomen stappen betreffende de invoering van een specifiek rijbewijs voor landbouwtractoren zullen afgerond worden zodat dit rijbewijs in 2005 werkelijkheid wordt.

#### 4.1.1.7. Rij-examens

De Europese richtlijn 2000/56/EG betreffende het rijbewijs werd in Belgisch recht omgezet in 2004. Het koninklijk besluit voert een opleiding in die aan de rijopleidingsvereisten van de Europese Unie voldoet, te

péenne en matière d'apprentissage à la conduite, à savoir un renforcement des objectifs d'apprentissage et des examens pour les différentes catégories de permis de conduire cyclomoteurs A et pour les catégories de transport professionnel C et D.

La plupart des mesures de cet arrêté royal entrent en vigueur en 2005.

#### 4.1.1.8. Conduite des motocyclettes

Alors qu'en 2002, le nombre de morts parmi tous les usagers de la route a baissé de 12% par rapport à 2001, on a enregistré chez les motocyclistes et cyclomotoristes une hausse de 8%. Cette évolution est d'autant plus inquiétante qu'à côté de la popularité croissante des motocyclettes en tant que hobby, on utilise de plus en plus de scooters et motos comme moyens de transport utilitaires, par exemple pour le trafic pendulaire ou les entreprises de courrier.

En 2004, une première Table ronde a été organisée avec les représentants des fédérations de motocyclistes pour examiner quelles mesures bénéficieraient à cette catégorie d'usagers de la route.

Les accidents sont souvent dus à une erreur du conducteur du deux-roues motorisé. L'entrée en vigueur en 2005 de l'arrêté royal transposant la directive européenne 2000/56/CE relative au permis de conduire constituera sans aucun doute une étape importante en matière d'aptitude nécessaire à l'obtention d'un permis de conduire de la catégorie A.

Plus de la moitié des accidents concernait cependant des erreurs commises par des conducteurs d'autres véhicules.

Des campagnes de sensibilisation ont été mises sur pied en 2005 en collaboration avec l'IBSR concernant un code de conduite pour les motocyclistes et automobilistes. Si celles-ci ne produisent pas les effets escomptés, d'autres mesures devront être envisagées.

Il faudra aussi tenir compte des conclusions que les groupes de travail institués en 2004 sur, d'une part, la formation à la conduite des motocyclistes et, d'autre part, les aménagements infrastructurels de la voirie plus favorables aux motocyclistes, seront amenés à présenter devant la commission fédérale pour la Sécurité routière.

Ces recommandations nécessiteront en effet probablement une adaptation de la réglementation et/ou des exigences de formation ainsi que des initiatives des ges-

weten strengere eisen inzake opleiding en examens voor de verschillende categorieën van rijbewijzen bromfietsen A en voor de categorieën van het beroepsvervoer C en D.

De meeste bepalingen van dit koninklijk besluit zullen in 2005 in werking treden.

#### 4.1.1.8. Motorrijden

Terwijl het dodental in 2002 voor alle weggebruikers met 12% is gedaald ten opzichte van 2001, registreerden men bij motorrijders en bromfietzers een stijging van 8%. Deze evolutie is des te meer zorgwekkend, omdat naast de groeiende populariteit van het motorrijden als vrijetijdsbesteding, steeds meer scooters en motoren gebruikt worden als utilitaire vervoermiddelen, bijvoorbeeld voor het woon-werkverkeer of door koerierbedrijven.

In 2004 werd een eerste rondetafel met de vertegenwoordigers van de motorrijdersbonden gehouden om na te gaan welke maatregelen deze categorie van weggebruikers ten goede kunnen komen.

Vaak hebben de ongevallen te maken met een fout van de bestuurder van de gemotoriseerde tweewieler. De inwerkingtreding in 2005 van het koninklijk besluit dat de Europese richtlijn 2000/56/EG betreffende de rijbewijzen omzet, zal ongetwijfeld een belangrijke stap betekenen in de opleiding die naar het rijbewijs van de categorie A leidt.

Meer dan de helft van de ongevallen betrof echter fouten van bestuurders van andere voertuigen.

In samenwerking met het BIVV worden in 2005 sensibiliseringscampagnes opgezet betreffende een gedragscode voor motorfietzers en automobilisten. Indien deze niet voldoende vruchten afwerpen, zullen andere maatregelen moeten worden overwogen.

Er zal ook rekening moeten gehouden worden met de conclusies van de werkgroepen die in 2004 enerzijds de opleiding van de motorrijders en anderzijds infrastructurele aanpassingen van de openbare weg ten behoeve van motorrijders, onderzocht hebben. Deze conclusies zullen aan de federale commissie voor de Verkeersveiligheid voorgelegd worden.

Deze aanbevelingen zullen waarschijnlijk een aanpassing van de reglementering en/of van de opleidingseisen vereisen, alsook initiatieven uitgaande van de weg-

tionnaires de voirie, compétents en matière d'infrastructure.

Le SPF Mobilité et Transports proposera en 2005 l'introduction d'un contrôle technique pour les motos après un accident ou en cas de revente. Ce contrôle ne sera pas comparable au contrôle annuel des voitures, mais sera élaboré de manière telle que l'objectif «sécurité des véhicules» et «protection de l'acheteur de motos d'occasion» soit atteint.

#### 4.1.1.9. Transport par route : formation

En raison de leur construction et de leur masse, les camions présentent un risque spécifique, e. a. de par la visibilité limitée que l'on a depuis le camion sur l'environnement direct (surtout en cas de virage à droite) et à cause du rôle du chargement lors de la conduite. En cas de collisions entre des camions et d'autres usagers de la route, les lésions encourues sont souvent très graves.

Le problème de sécurité dans ce segment se ramène en grande partie à une attitude professionnelle. Celle-ci peut seulement être obtenue par une bonne formation initiale, qu'on ne remplace pas sans plus par un simple examen.

La grande majorité des conducteurs de camions et autobus travaille actuellement sur la base d'un permis de conduire de catégorie C et/ou D qui a été obtenu après un examen théorique, une formation et un examen pratique.

Force est de constater que les exigences professionnelles contemporaines rendent la formation actuelle inadéquate, ce qui engendre d'incontestables problèmes de sécurité.

La directive 2003/59/CE donne la possibilité d'élaborer en Belgique une réglementation qui permettra d'augmenter et de reconnaître la compétence professionnelle des conducteurs de poids lourds et d'autocars. Outre une formation de base reconnue, le recyclage permanent obligatoire est, eu égard à la technologie changeante et la situation du trafic, une pure nécessité. Les travaux entamés en 2004 ont permis aux acteurs concernés d'examiner ensemble les différentes possibilités de transposition en droit belge proposées par la directive européenne. Il est ainsi clairement apparu dans le chef tant de l'autorité que des parties concernées, que la principale préoccupation est d'adopter des dispositions assurant une contribution maximale à la sécurité routière.

beheerders die voor de infrastructuur bevoegd zijn.

De FOD Mobiliteit en Vervoer zal in 2005 de invoering voorstellen van een technische controle voor motors na een ongeval of bij doorverkoop. Deze keuring zal niet vergelijkbaar zijn met de jaarlijkse keuring bij personenwagens maar zal zodanig uitgewerkt worden dat de doelstelling «veiligheid van de voertuigen» en «bescherming van de koper van tweedehandsmotoren» wordt bereikt.

#### 4.1.1.9. Wegvervoer: opleiding

Door hun voertuigbouw en massa vormen de vrachtwagens een specifiek risico o.a. door de beperkte zichtbaarheid vanuit de vrachtwagen op de directe omgeving (vooral bij het rechts afslaan) en door de rol van de belading bij het rijden. Bij botsingen tussen vrachtwagens en andere weggebruikers zijn de opgelopen letsels vaak zeer ernstig.

Het veiligheidsprobleem in dit segment is voor een groot deel terug te brengen tot een professionele attitude. Deze kan enkel maar bekomen worden door een goede initiële vorming, die niet zo maar te vervangen is door een examen.

De overgrote meerderheid van de bestuurders van vrachtwagens en autobussen werkt momenteel op basis van een rijbewijs categorie C en/of D dat verworven werd na een theoretisch examen, een opleiding en een praktisch examen.

Eigenlijk maken de beroepsvereisten van tegenwoordig de huidige opleiding ontoereikend, wat tot onbetwistbare veiligheidsproblemen leidt.

De richtlijn 2003/59/EG geeft de mogelijkheid om in België een regelgeving uit te werken die de vakbekwaamheid voor bestuurders van vrachtwagens en autobussen verhogen en erkennen. Naast een erkende basisvorming is de verplichte permanente bijscholing, gezien de wijzigende technologie en verkeerssituatie een pure noodzaak. Tijdens de in 2004 aangevatte werkzaamheden hebben de betrokken actoren de verschillende mogelijkheden van omzetting in Belgisch recht van de Europese richtlijn onderzocht. Het is duidelijk gebleken dat zowel de overheid als de betrokken partijen de voorkeur geven aan de bepalingen die een maximale bijdrage tot de verkeersveiligheid leveren. Zij kiezen dan ook om de mogelijkheden van de richtlijn om opleiding tot vakbekwaamheid te voorzien.

En 2005, les démarches nécessaires seront entreprises pour transposer la directive dans les délais fixés.

#### 4.1.1.10. Transport de marchandises dangereuses (ADR)

Le transport de marchandises dangereuses (ADR) est réglé par les pouvoirs publics par la transposition et l'application de normes internationales constamment actualisées.

Sur le plan réglementaire les objectifs fixés pour l'année 2005 sont les suivants:

- Modification de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> juillet 1999 concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses par route, par rail ou par voie navigable pour permettre la prolongation du certificat de formation;

- modernisation de l'arrêté royal du 24 mars 1997 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de transport par route de marchandises dangereuses. Une gradation des amendes perçues immédiatement et une meilleure classification des infractions d'après le danger qu'elles représentent doivent étendre la base et le respect de la réglementation;

- Transposition de la future directive 1995/50/CE modifiée, concernant des procédures uniformes en matière de contrôle.

#### 4.1.1.11. Transport par route: Tachygraphe digital

Un moratoire fixe l'échéance maximale pour l'introduction du tachygraphe digital au 5 août 2005.

Toutes les dispositions ont été prises en Belgique afin que cette échéance ultime soit respectée. Ce projet revêt une grande importance pour notre pays.

Comme tous les nouveaux véhicules mis en circulation devront être équipés du nouvel appareil tachygraphique, l'on s'attend à devoir délivrer quelques 50 000 – 60 000 cartes par an aux conducteurs à cela, s'ajouteront les cartes délivrées aux contrôleurs, aux entreprises de transport et aux ateliers de réparation de l'appareil.

Pour que la délivrance des cartes tachygraphiques se passe dans des conditions optimales, l'État a conclu

In 2005 zullen de nodige stappen ondernomen worden om de richtlijn binnen de vastgestelde termijnen om te zetten.

#### 4.1.1.10. Wegvervoer van gevaarlijke goederen (ADR)

Het vervoer van gevaarlijke goederen (ADR) wordt door de overheid geregeld door de omzetting en de toepassing van de steeds geactualiseerde internationale normen.

Op reglementair vlak worden de volgende doelstellingen voor 2005 vastgelegd:

- Wijziging van het koninklijk besluit van 1 juli 1999 betreffende de aanwijzing en de beroepsbekwaamheid van veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor of over de binnenwateren. Met als doel de verlenging van het scholingscertificaat;

- modernisering van het koninklijk besluit van 24 maart 1997 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van sommige overtredingen inzake het vervoer over de weg van gevaarlijke goederen. Een betere groepering van de overtredingen en een gradering van de onmiddellijk geïnde boetes volgens het gevaar dat ze opleveren, moet het draagvlak en naleving van de reglementering verhogen;

- omzetting van de toekomstige wijziging van richtlijn 1995/50/EG betreffende uniforme procedures voor de controle.

#### 4.1.1.11. Wegvervoer: Digitale tachograaf

Een moratorium heeft de uiterste datum voor de invoering van de digitale tachograaf op 5 augustus 2005 vastgelegd.

Alle maatregelen werden in België genomen om deze streefdatum te behalen. Het project is van groot belang voor ons land.

Daar alle nieuwe in het verkeer gebrachte voertuigen met dit toestel uitgerust moeten worden, raamt men op 50 000 à 60 000 het aantal kaarten dat per jaar aan de bestuurders zal afgeleverd moeten. Daarbij komen nog de kaarten voor de controleurs, de vervoersondernemingen en de erkende herstellingsateliers van het toestel.

Om de uitreiking van de kaarten optimaal te laten verlopen heeft de FOD een overeenkomst met het Instituut

avec l'Institut du Transport Routier (ITR) (marchandises) une convention qui le désigne comme gestionnaire technique du système; sous le contrôle et la tutelle du SPF Mobilité et Transports. L'ITR travaillera en collaboration avec l'Institut Car et autoBus (ICB) afin de prendre en compte les spécificités du secteur des voyageurs. Cette convention prévoit explicitement que c'est l'État fédéral qui reste compétent pour fixer le prix de vente des cartes.

Les arrêtés d'exécution nécessaires seront finalisés au cours du premier semestre 2005, entre autres en ce qui concerne les conditions de contrôle des installateurs et réparateurs de ces appareils.

#### 4.1.1.12. Limiteurs de vitesse

L'installation obligatoire d'un limiteur de vitesse a été étendue à tous les véhicules chargés du transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes (autrefois 12 tonnes) et pour le transport de plus de 8+1 personnes (autrefois 10 tonnes).

À cet égard, les directives européennes 2002/85/CE et 2003/26/CE ont déjà été transposées en droit belge. Les arrêtés d'exécution nécessaires seront finalisés au cours de l'exercice 2005, entre autres en ce qui concerne les conditions de contrôle des installateurs et réparateurs de ces appareils.

#### 4.1.1.13. Contrôle technique camions

Toujours dans la perspective d'une amélioration de la sécurité routière, on envisage de prendre les mesures suivantes pour les camions:

- la révision et une adaptation profonde de l'actuel système de bonus-malus lors du contrôle technique de ces véhicules;
- l'évaluation et l'éventuelle adaptation du contrôle des véhicules en situation chargée dans les stations de contrôle technique;
- un contrôle technique le long des routes avec d'une part, l'introduction d'appareils mobiles pour contrôler les freins et d'autre part, la possibilité pour les contrôleurs d'envoyer, en cas de doute, un camion vers la station de contrôle la plus proche.

#### 4.1.1.14. Transport exceptionnel

Dans le domaine de la circulation du transport exceptionnel, un arrêté royal sera pris en 2005 afin d'actualiser et de compléter la réglementation actuelle, d'assurer une plus grande sécurité de ce type de transport et

pour Wegtransport (IWT) (goederenvervoer) afgesloten. Het instituut zal voor het technisch beheer van het systeem zorgen, onder het toezicht van de FOD Mobilité en Vervoer. Het IWT zal op zijn beurt samenwerken met het Instituut voor de autoCar en de autoBus (ICB) met het oog op de specificiteiten van de reizigerssector. Deze overeenkomst bepaalt expliciet dat de Staat bevoegd is voor de vastlegging van de verkoopprijs van de kaarten.

De nodige uitvoeringsbesluiten met onder meer de controleregels betreffende de installateurs en de herstellende van deze toestellen, zullen tijdens het eerste semester 2005 afgerond zijn.

#### 4.1.1.12. Wegvervoer: Snelheidsbegrenzers

Een snelheidsbegrenzer is nu ook verplicht in alle voertuigen voor goederenvervoer met een maximum-massa van meer dan 3 500 kg (vroeger 12 T) en in alle voertuigen die meer dan 8 passagiers vervoeren, bestuurder niet inbegrepen (vroeger 10 T).

De Europese richtlijnen 2002/85/CE en 2003/26/EG werden reeds in Belgisch recht omgezet. De nodige uitvoeringsbesluiten met onder meer de controleregels betreffende de installateurs en de herstellende van deze toestellen, zullen in 2005 afgerond worden.

#### 4.1.1.13. Technische keuring vrachtwagens

Steeds met het oog op een verbetering van de verkeersveiligheid, worden de volgende maatregelen gepland voor de vrachtwagens:

- de herziening en een grondige aanpassing van het huidig bonus-malussysteem bij de technische controle van deze voertuigen;
- de evaluatie en de eventuele aanpassing van de controle van de voertuigen in beladen toestand in de keuringsstations;
- een technische controle langs de weg met enerzijds de invoering van mobiele toestellen om de remmen te controleren en anderzijds de mogelijkheid voor de controleurs een vrachtwagen naar het dichtstbijzijnde keuringsstation te voeren in geval van twijfel.

#### 4.1.1.14. Uitzonderlijk vervoer

Een koninklijk besluit betreffende het verkeer van uitzonderlijk vervoer zal in 2005 uitgevaardigd worden teneinde de huidige reglementering bij te sturen en aan te vullen om meer veiligheid te bieden en de uitreiking van

de permettre une délivrance plus efficace des demandes d'autorisation.

Un accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions sera également proposé aux fins d'une part, d'assurer un meilleur suivi de l'utilisation de l'infrastructure et, d'autre part, d'encourager et de promouvoir la multimodalité du transport exceptionnel auprès des clients et des transporteurs.

#### 4.1.1.15. Contrôles routiers

Il est évident que la concurrence déloyale dans le secteur a des effets néfastes sur la sécurité routière. Ces dernières années, on n'a pas exclusivement considéré les aspects sociaux dans le secteur en fonction de l'amélioration des conditions de travail et de la santé des travailleurs, mais on constate qu'il y a un lien direct entre une bonne réglementation sociale, la santé des travailleurs et la sécurité du transport.

Le fait que l'organisation du secteur du transport sera déterminante pour la qualité de la mobilité des citoyens implique également la définition et la garantie pour le secteur de conditions de concurrence plus claires et plus transparentes.

Il ressort de l'historique des contrôles du transport des marchandises et des personnes sur la route et dans les entreprises, qu'environ 14% des véhicules contrôlés sont en infraction. Deux tiers des infractions constatées ont un lien direct avec la sécurité routière. Cette situation indique le besoin d'un système de contrôle efficace, tant sur les plans qualitatif que quantitatif, prioritairement axé sur:

- la sécurité routière;
- des conditions de concurrence loyale dans le secteur;
- des conditions de travail correctes pour les chauffeurs.

L'efficacité par l'implémentation du contrôle sera accrue grâce à un programme d'amélioration concernant l'optimisation de la politique et des processus en matière de contrôle et d'inspections.

La politique du personnel du SPF mettra l'accent sur la formation du personnel de contrôle afin d'optimiser la connaissance technique de l'appareil de contrôle.

de vergunningen op een meer efficiënte wijze te laten verlopen.

Een samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en de Gewesten zal ook voorgesteld worden enerzijds om het gebruik van de infrastructuur beter op te volgen en anderzijds om de multimodaliteit bij de klanten en de vervoerders te promoten en aan te moedigen.

#### 4.1.1.15. Controles op de weg

Het is duidelijk dat de oneerlijke concurrentie in de sector nefaste gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid. De laatste jaren is men de sociale aspecten in de sector niet louter gaan zien in functie van de verbetering van de arbeidsomstandigheden en de gezondheid van de werknemers, maar stelt men vast dat er een rechtstreeks verband bestaat tussen een goede sociale reglementering, de gezondheid van de werknemers en de veiligheid van het vervoer.

Het feit dat de organisatie van de transportsector bepalend zal zijn voor de kwaliteit van de mobiliteit van de burgers betekent tevens dat er voor de sector klarere en transparantere concurrentievoorwaarden worden gecreëerd en gegarandeerd.

Uit de historiek van de controles van het goederen- en personenvervoer op de weg en in de ondernemingen, blijkt dat ongeveer 14% van de gecontroleerde voertuigen in overtreding zijn. Twee derde van de vastgestelde overtredingen staan rechtstreeks in verband met de verkeersveiligheid. Deze toestand wijst op de behoefte van een hoogstaand controlesysteem, zowel op kwalitatief als op kwantitatief vlak dat prioritair gericht is op:

- de verkeersveiligheid;
- eerlijke concurrentievoorwaarden in de sector;
- correcte arbeidsvoorwaarden voor de chauffeurs.

De doeltreffendheid door de implementatie van de controle zal verhoogd worden door een verbeteringsprogramma m.b.t. het optimaliseren van het beleid en de processen inzake controles en inspecties.

Het personeelsbeleid van de FOD zal het accent leggen op de opleiding van het controlepersoneel om de technische kennis van het controleapparaat te optimaliseren.

#### 4.1.1.16. Collaboration entre les services de contrôle belges

Pour organiser les contrôles d'une manière plus efficace, la collaboration entre les divers services de contrôle belges et étrangers est nécessaire.

Sur le plan national, l'exécution du Plan d'Action du 20 novembre 2001 relatif à la collaboration entre les divers services de contrôle belges a à présent atteint sa vitesse de croisière au travers du fonctionnement d'un Groupe pilote (appelé Comité de direction) et neuf cellules provinciales qui sont gérées par le Service de Contrôle du Transport routier de la DGTT.

Le SPF joue ici un rôle moteur et dynamique notamment par l'organisation régulière de contrôles en commun. La collaboration doit aboutir à un contrôle plus efficace et une complémentarité en fonction des objectifs prioritaires susmentionnés. Cette collaboration mène à une sensibilisation commune par un bon échange des informations recueillies et même à des initiatives de formation des équipes de contrôle.

En 2005, les partenaires au Plan d'Action en question se concentreront sur l'organisation de contrôles et de systèmes de contrôle qui doivent permettre de s'attaquer de façon efficace et structurelle en tout endroit du territoire belge à des problèmes spécifiques. Un premier pas dans ce sens a été fait dans le cadre de la problématique du transport de voyageurs entre le Maroc et les pays du Nord-Ouest européen en juillet 2004. En 2005, une attention sera également prêtée à la coresponsabilité du donneur d'ordre, comme prévu dans la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route.

#### 4.1.1.17. Accord international «Euro Contrôle Routes»

La collaboration active avec les services de contrôle étrangers a été institutionnalisée par la signature de l'Accord international Euro Contrôle Route du 5 octobre 1999. Elle regroupe les pays suivants: la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, la France, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Irlande et l'Espagne.

Cet accord vise, principalement, les échanges mutuels en matière de formation et de méthode de travail, l'échange de données relatives aux contrôles effectués et aux infractions constatées, un certain degré d'harmonisation des méthodes de contrôle et l'organisation de contrôles communs. Il permet également de suivre de

#### 4.1.1.16. Samenwerking tussen de Belgische controlediensten

Om de controles op een doeltreffender manier te organiseren is de samenwerking tussen de diverse Belgische en buitenlandse controlediensten noodzakelijk.

Op nationaal niveau is de uitvoering van het Actieplan van 20 november 2001 betreffende de samenwerking tussen de verschillende Belgische controlediensten thans op kruissnelheid gekomen door de werking van een Stuurgroep (Directiecomité genaamd) en negen provinciale cellen die door de Dienst Controle van het Wegvervoer van het DGVL beheerd worden.

De FOD heeft hier een leidinggevende en dynamiserende rol, inzonderheid door de regelmatige organisatie van gemeenschappelijke controles. De samenwerking moet leiden tot meer efficiënte controle en complementariteit in functie van bovenstaande prioritaire doelstellingen. Deze samenwerking kan ook leiden tot gemeenschappelijke sensibilisering door een gepaste uitwisseling van de verzamelde informatie en zelfs tot initiatieven inzake de opleiding van de controleteams.

In 2005 zullen de partners bij dit Actieplan zich concentreren op de organisatie van controles en controlesystemen die zeer specifieke problemen op alle mogelijke plaatsen in het land doeltreffend en structureel kunnen aanpakken. Een eerste stap in die zin werd gezet in het raam van de problematiek van het passagiersvervoer tussen Marokko en Noordwest-Europa in juli 2004. In 2005 zal ook aandacht besteed worden aan de medeaansprakelijkheid van de opdrachtgever, zoals voorzien in de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg.

#### 4.1.1.17. Internationaal akkoord «Euro Controle Wegen»

Een actieve samenwerking met de buitenlandse controlediensten werd officieel ingesteld door de ondertekening op 5 oktober 1999 van het internationaal akkoord «Euro Controle Wegen». De volgende landen werken eraan mee: België, Nederland, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Groot-Brittannië, Ierland en Spanje.

Dit akkoord strekt voornamelijk tot de onderlinge uitwisseling van informatie betreffende de opleiding van de controleurs, de gebruikte werkmethode, de uitgevoerde controles en de vastgestelde overtredingen, alsmede een zekere graad van harmonisatie van de controlemethodes en de organisatie van gezamenlijke controles. Dankzij

près, au moyen de contrôles simultanés dans les différents pays adhérents, certains flux de trafic tels que les déplacements de vacanciers en autocar.

En 2005, l'on continuera à se concentrer sur les échanges d'expériences et de possibilités de formation. Ensuite, le groupe de travail particulier, regroupant la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, la France, l'Espagne et le pays hôte, à savoir le Maroc, continuera à s'occuper de la problématique du trafic de voyageurs par la route entre ces pays. Enfin, une attention particulière sera accordée à la collaboration avec les nouveaux membres de l'Union européenne en matière de contrôle du transport routier.

#### 4.1.1.18. Sensibilisation via l'IBSR

Les campagnes annuelles de l'IBSR seront reconduites en 2005 et mieux adaptées par le biais d'une approche spécifique des groupes cibles. L'harmonisation avec des contrôles ciblés et les actions de la police fédérale et locale sera optimisée. Outre la campagne-BOB annuelle, une attention spéciale sera accordée à la sécurité des motocyclistes et au port de la ceinture de sécurité par les enfants.

#### 4.1.1.19. Nouvelles technologies: ISA et limiteurs de vitesse

La maîtrise de la vitesse constitue un instrument crucial pour un trafic structurellement plus sûr.

Outre une application optimale des instruments existants, il est nécessaire d'introduire une nouvelle technique de maîtrise de la vitesse: le limiteur de vitesse intelligent qui contraint le chauffeur ou, du moins, l'incite sensiblement à ne pas dépasser les limitations de vitesse locales.

Le gouvernement fédéral continuera à plancher, en collaboration avec des experts externes, sur la mise en œuvre de l'ISA. Les leçons seront tirées du projet pilote mis en œuvre à Gand entre octobre 2002 et février 2004. Il étudiera en outre la possibilité de démarrer de nouveaux projets pilotes, en l'occurrence à Bruxelles, susceptibles d'intéresser plusieurs autorités.

Pour l'approche, il est également fait référence à deux résolutions de la Chambre des représentants: «Proposition de résolution concernant l'introduction généralisée d'un Système Intelligent d'Adaptation de la Vitesse» (758/6) et «Proposition de résolution concernant l'utili-

simultane controles in de verschillende deelnemende landen kunnen bepaalde verkeersstromen, zoals de verplaatsingen per autocar van vakantiegangers, van nabij gevolgd worden.

In 2005 zal men zich verder concentreren op uitwisseling van ervaring en opleidingsmogelijkheden. Verder zal de specifieke werkgroep bestaande uit België, Nederland, Luxemburg, Frankrijk, Spanje en het gastland Marokko zich verder bezighouden met de problematiek van het reizigersverkeer over de weg tussen deze landen. Tot slot zal er een bijzondere aandacht gaan naar de samenwerking met de nieuwe Europese lidstaten inzake controle van het wegvervoer.

#### 4.1.1.18. Sensibilisering via BIVV

De jaarlijkse campagnes van het BIVV worden in 2005 vernieuwd en beter afgestemd via specifieke doelgroepenbenadering. Ook de afstemming met gerichte controles en de acties van de federale en lokale politie wordt geoptimaliseerd. Naast de jaarlijkse BOB-campagne is er in 2005 extra aandacht voor veilig motorrijden en voor gordel dragen bij kinderen.

#### 4.1.1.19. Nieuwe technologieën: ISA en snelheidsbegrenzers

Snelheidsbeheersing vormt een cruciaal instrument in het werken aan een structureel veiliger wegverkeer.

Naast een optimale toepassing van het bestaande instrumentarium, is het nodig om een nieuwe techniek van voertuigondersteunde snelheidsbeheersing in te voeren: de intelligente snelheidsaanpasser, die in de auto de chauffeur dwingt of ten minste toch voelbaar aanzet om de plaatselijke snelheidslimieten niet te overschrijden.

De federale overheid zal in samenwerking met externe deskundigen verderwerken aan de implementatie van ISA (*Intelligent Speed Adaptation*). Er zullen lessen getrokken worden uit het proefproject dat plaatsvond in Gent in de periode oktober 2002 tot februari 2004. Er zal eveneens nagegaan of nieuwe proefprojecten kunnen opgestart worden, met name in Brussel, waarbij verschillende overheden kunnen betrokken worden.

Er wordt voor de aanpak ook gerefereerd naar twee resoluties van de Kamer van Volksvertegenwoordigers: «Voorstel van resolutie betreffende de veralgemeende invoering van een Intelligent Snelheidsaanpassingssysteem» (758/6) en «Voorstel van resolutie betreffende

sation de limiteurs de vitesse intelligents par des personnes avec une fonction sociale exemplaire» (365/4).

#### 4.1.2. Sécurité navigation aérienne

##### 4.1.2.1. Safety Management System

La sécurité des opérations est gérée via le *Safety Management System*. L'AR relatif au système pour la gestion de la sécurité des risques ATS (*Air Traffic System*) et l'application du SMS (*Safety Management System*) sera publié en 2005. Après la rédaction d'une circulaire d'application et d'un manuel de procédures sur la base des documents de guidance d'Eurocontrol (ESARR 3 et 4), la DGTA agréera et supervisera de tels systèmes.

##### 4.1.2.2. Licence de contrôleurs aériens et certification des écoles de formation

La signature de cet arrêté royal est prévue pour début 2005. Ici également, une circulaire et un manuel de procédures doivent être rédigés sur la base des documents de guidance d'Eurocontrol (ESARR 5). L'on pourra ensuite commencer à délivrer toutes les licences et la certification des 2 écoles ATS (Belgocontrol et les militaires).

##### 4.1.2.3. Réalisation du ciel unique européen

La Direction générale Transport aérien est l'autorité nationale de supervision de la sécurité telle que défini par l'Union européenne (UE) dans son règlement Ciel Unique. Elle participe activement dans les divers comités de l'UE et d'Eurocontrol, chargés de l'élaboration de ce règlement.

#### 4.1.3. Sécurité maritime

##### 4.1.3.1. Sécurité maritime

La réglementation concernant la sécurité du transport maritime est très vaste et fondée d'une part, sur divers traités internationaux adoptés au sein de l'Organisation maritime internationale et d'autre part, sur la réglementation communautaire qui garantit l'application harmonisée d'une partie importante de cette réglementation internationale.

Des navires qui ne répondent pas à ces dispositions internationales et communautaires, naviguent toujours. Ces navires, appelés «navires substandard», représentent non seulement une menace pour la sécurité et l'en-

het gebruik van intelligente snelheidsbegrenzers door personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie» (365/4).

#### 4.1.2. Veiligheid luchtvaart

##### 4.1.2.1. Safety Management System

De veiligheid van de operaties wordt beheerd via het *Safety Management System*. Het KB inzake het systeem voor het beheer van de veiligheid van de risico's ATS (*Air Traffic System*) en toepassing van het SMS (*Safety Management System*) zal in 2005 gepubliceerd worden. Na het opstellen van een omzendbrief en een procedurehandboek op basis van Eurocontrol-richtlijnen (ESARR 3 en 4) zal het DGLV dergelijke systemen erkennen en superviseren.

##### 4.1.2.2. Vergunning van luchtverkeersleiders en certificering van de opleidingsscholen

De ondertekening van dit koninklijk besluit is voorzien voor begin 2005. Ook hier dient een omzendbrief en een procedurehandboek opgesteld te worden op basis van Eurocontrolrichtlijnen (ESARR 5). Daarna kan met de uitreiking van alle vergunningen en de certificering van de 2 ATS-scholen (Belgocontrol en de militairen) begonnen worden.

##### 4.1.2.3. Verwezenlijking van het gemeenschappelijk Europees luchtruim

Het Directoraat-generaal Luchtvaart is de nationale overheid belast met de supervisie van de veiligheid zoals bepaald door de Europese Unie (EU) in haar verordening «Gemeenschappelijk Luchtruim». Het DG participeert actief in de diverse EU – en Eurocontrolcomités die met de uitwerking van deze verordening belast zijn.

#### 4.1.3. Veiligheid maritieme

##### 4.1.3.1. Maritieme veiligheid

De regelgeving met betrekking tot de veiligheid van het maritieme vervoer is zeer uitgebreid en gesteund, enerzijds, op diverse internationale verdragen aangenomen in de schoot van de Internationale Maritieme Organisatie en anderzijds op communautaire regelgeving die de geharmoniseerde toepassing van een belangrijk deel van deze wereldwijde regelgeving verzekert.

Toch varen er schepen rond die niet beantwoorden aan deze internationale en communautaire bepalingen. Deze schepen, die «substandaard schepen» worden genoemd, vormen niet alleen een bedreiging voor de

vironnement marin, mais entraînent aussi une distorsion de la concurrence loyale.

Le maintien du respect de la réglementation de la sécurité via une politique d'inspection soutenue par une analyse de risques est développé et appliqué par la Direction générale Transport maritime (DGTM).

Un instrument important pour lutter contre le phénomène est le contrôle par l'état de port et ses moyens de sanction. La Belgique a un rôle important à jouer lors de ce contrôle vu l'importance des ports sur son territoire.

La commission européenne dans le paquet annoncé des mesures «ERIKa III» prévoit l'adaptation de la réglementation UE en matière d'exécution de contrôle par l'état de port.

Lors de l'élaboration de cette réglementation, la Belgique défendra le point de vue que la politique d'inspection du contrôle par l'état de port doit porter moins sur le nombre que sur la qualité d'inspections plus approfondies sur la base d'une analyse de risques.

En outre, la Belgique plaidera pour un contrôle mieux organisé des prestations des sociétés de classification reconnues.

#### 4.1.3.2. Sécurité du transport fluvial

Dans le domaine de la sécurité dans la navigation intérieure, l'objectif global est de mieux faire coïncider les législations et réglementations belges avec les règlements et accords internationaux.

Le processus de révision de la loi sur la sécurité des navires, avec un élargissement du champ d'application aux bateaux de navigation intérieure, devrait être finalisé en 2005. Alors pourra être réalisée via arrêté royal, dans le courant de 2005, la révision fondamentale et effective d'un certain nombre de règlements. Il s'agit en particulier du règlement général des voies navigables du Royaume qui contient, entre autres, les règles de navigation.

Comme première étape pour la réalisation de la nouvelle réglementation requise, un vaste plan d'approche sera établi en 2005 en concertation avec tous les acteurs concernés. La loi servira aussi de base à la mise en œuvre d'autres règlements dans le domaine de la sécurité, par exemple en matière de transport des marchandises dangereuses. Plus d'attention sera portée à cet aspect lors de l'amélioration de la politique d'inspec-

veiligheid en het mariene milieu maar geven daarenboven aanleiding tot een ernstige verstoring van de eerlijke concurrentie.

De permanente naleving van deze veiligheidsregelgeving wordt door het Directoraat-generaal Maritiem vervoer (DGMV) gecontroleerd via een op een risicoanalyse gesteund inspectiebeleid.

Een belangrijk instrument voor het bestrijden van de substandaard schepen is de havenstaatcontrole en de sancties die ermee gepaard gaan. Gelet op het grote belang van onze havens, speelt België een voorname rol bij deze controle.

Met het volgende pakket van maatregelen «ERIKa III» voorziet de Europese Commissie o.a. in een aanpassing van de EU-reglementering inzake de uitvoering van de havenstaatcontrole.

Bij de bespreking van deze reglementering zal België het standpunt verdedigen dat de havenstaatcontrole zich minder moet toespitsen op het aantal geïnspecteerde schepen maar meer op de kwaliteit van meer diepgaande inspecties op basis van een risicoanalyse.

België zal daarenboven pleiten voor een beter georganiseerd toezicht op de prestaties van de erkende classificatiemaatschappijen.

#### 4.1.3.2. Veiligheid binnenvaart

Op het gebied van de veiligheid in de binnenvaart bestaat de globale doelstelling erin de Belgische wetgeving en reglementering beter af te stemmen op de internationale voorschriften en afspraken.

De werkzaamheden tot herziening van de wet op de veiligheid van zeeschepen, met een uitbreiding van het toepassingsgebied tot de binnenschepen, zouden in 2005 moeten afgerond zijn. Dan kan de effectieve en fundamentele herziening van een aantal reglementen in de loop van 2005 bij koninklijk besluit worden uitgevaardigd. Het gaat in het bijzonder om het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk, dat o.m. de vaarregels bevat.

Als eerste stap voor het realiseren van de vereiste nieuwe regelgeving zal in 2005 een uitgebreid plan van aanpak daartoe worden opgesteld in overleg met al de betrokken actoren. De wet zal echter ook de basis vormen voor het implementeren van andere voorschriften op het gebied van de veiligheid, bijvoorbeeld inzake het vervoer van gevaarlijke goederen. Meer aandacht zal worden geschonken aan dit aspect bij het verbeteren

tion de la navigation intérieure qui sera également orientée sur la base d'analyses de risques.

Anticipant cette révision fondamentale, a débuté en 2004 la procédure d'adaptation des règlements en matière d'équipage minimum qui relève également de ce règlement général de navigation. Dans ce domaine également, le respect d'un niveau de sécurité raisonnable ne peut être réalisé qu'en faisant coïncider les règles avec les standards internationaux. L'objectif est de finaliser cette question en 2005.

#### 4. 1.4. Sécurité ferroviaire

##### 4.1.4.1. Audit de la sécurité de la SNCB

Dans la droite ligne du rôle renforcé de l'administration dans le domaine de la sécurité ferroviaire, la première phase d'un audit de sécurité sous l'égide de la DGTT s'est achevée en avril 2004.

Elle portait sur la manière selon laquelle les normes et règles de sécurité sont appliquées d'une part, par la SNCB, à la fois dans ses rôles de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et d'exploitant ferroviaire, et, d'autre part, par tout autre opérateur circulant sur le réseau national. Ce dernier aspect est très important au regard de l'évolution du droit européen.

Cet audit est couplé à la réalisation d'une étude entreprise par la SNCB se rapportant à la problématique des conducteurs dans sa globalité.

La seconde phase de l'audit, basée sur les premières propositions d'amélioration, vise l'analyse plus approfondie des thèmes transversaux suivants : la communication, la qualification et la formation du personnel concerné par la sécurité d'exploitation, l'actualisation et la diffusion de la réglementation, le contrôle interne et externe du respect des règles et leur accessibilité et leur lisibilité pour des entreprises ferroviaires tierces.

Le rapport final, qui est attendu pour novembre 2004, devra permettre à la SNCB de compléter le projet de plan d'action établi sur la base des conclusions de la première phase de l'audit et de l'implémenter. Il devra également permettre l'amélioration de la réglementation relative à la sécurité des chemins de fer. Il sera enfin pris en considération pour la transposition du volet sécuritaire du deuxième paquet ferroviaire.

van het binnenvaartinspectiebeleid dat tevens op risico-analyses georiënteerd zal worden.

Vooruitlopend op deze fundamentele herziening werd in 2004 gestart met de procedure tot aanpassing van de voorschriften inzake de minimumbemanning, die eveneens een onderdeel vormen van dit algemeen scheepvaartreglement. Ook op dit gebied kan het respect van een verantwoord veiligheidsniveau slechts gerealiseerd worden door de regels af te stemmen op de internationale standaarden. De bedoeling is dit dossier in 2005 af te ronden.

#### 4.1.4. Veiligheid spoor

##### 4.1.4.1. Veiligheidsaudit NMBS

Rechtstreeks in de lijn van de versterkte rol die aan de administratie werd toegewezen inzake spoorwegveiligheid, werd in april 2004 de eerste fase beëindigd van een veiligheidsaudit die onder toezicht van het DGVL werd uitgevoerd.

Deze had betrekking op de wijze waarop de veiligheidsnormen en -regels toegepast worden, enerzijds, door de NMBS, zowel in haar rol van beheerder van de spoorweginfrastructuur als in die van spoorweguitbater, en, anderzijds, door elke andere spoorweguitbater die op het nationaal netwerk circuleert. Dit laatste is zeer belangrijk t.a.v. de evolutie van het Europees recht.

Deze audit gaat gepaard met een NMBS-studie over de problematiek van de bestuurders in zijn geheel.

De tweede fase van de audit, die op de eerste verbeteringsvoorstellen is gebaseerd, heeft betrekking op de diepere analyse van de volgende transversale thema's: communicatie, de kwalificatie en de vorming van het personeel dat betrokken is bij de exploitatieveiligheid, de actualisering en de verspreiding van de reglementering, de interne en de externe controle op de naleving van de voorschriften en hun toegankelijkheid en leesbaarheid voor derde spoorwegondernemingen.

Het eindverslag, dat tegen november 2004 verwacht wordt, zal de NMBS toelaten om het ontwerp van actieplan, opgesteld naar aanleiding van de conclusies van de eerste fase van de audit, te vervolledigen en uit te voeren. Dit verslag zal leiden tot de verbetering van de reglementering inzake de spoorwegen. Bij de omzetting van het luik veiligheid van het tweede spoorwegenpakket zal met dit verslag rekening gehouden worden.

#### 4.1.4.2. Réglementation

Le deuxième paquet ferroviaire, qui est complémentaire au premier, est entré en vigueur le 30 avril 2004. Outre les dispositions relatives à une nouvelle étape de libéralisation, il contient d'importantes mesures visant à un renforcement de la sécurité, en particulier par l'établissement d'un cadre réglementaire commun, l'identification d'une autorité de sécurité indépendante du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires, ainsi qu'une formalisation des procédures d'enquêtes en cas d'incidents ou d'accidents graves (Directive 2004/49/CE).

Il s'attache également à améliorer et à étendre les dispositions nécessaires pour assurer l'interopérabilité des réseaux, en particulier dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques (Directive 2004/50/CE).

Enfin, afin d'atteindre les objectifs communs de sécurité et d'interopérabilité, il institue une Agence ferroviaire européenne (Règlement n° 881/2004), véritable trait d'union entre la Commission européenne et les responsables de chaque État en matière ferroviaire.

Au cours de l'année 2005, la procédure de transposition en droit belge de ces nouvelles mesures sera entamée.

### 4.2. Sûreté

#### 4.2.1. Sécurisation du trafic routier

##### 4.2.1.1. Lutte contre la fraude kilométrique

On poursuivra au cours de l'année 2005 l'action entamée en 2004 pour la mise en œuvre effective de la loi relative à la fraude kilométrique de manière à pouvoir mettre en place le projet «Car-Pass» qui vise à protéger les acheteurs en leur garantissant que le kilométrage affiché par le compteur d'un véhicule d'occasion reflète exactement le nombre de kilomètres parcourus.

Plusieurs arrêtés d'exécution doivent encore être pris pour permettre la réalisation de ce projet. Ils concernent notamment la gestion de la banque de données et les modalités d'apport de données du contrôle technique et du service d'immatriculation.

Dans cette perspective, la collaboration sera accentuée avec le SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie.

#### 4.1.4.2. Regelmentering

Het tweede spoorwegpakket vult het eerste aan en is op 30 april 2004 van kracht geworden. Behalve de bepalingen die een nieuwe stap naar de liberalisering betekenen, bevat het ook belangrijke maatregelen om de veiligheid te verbeteren, in het bijzonder door het vastleggen van een gemeenschappelijk reglementair kader, de oprichting van een veiligheidsinstantie die onafhankelijk is van de beheerder van de spoorweginfrastructuur en de spoorwegondernemingen en door de onderzoeksprocedures bij incidenten of ernstige ongevallen te formaliseren (Richtlijn 2004/49/EG).

Het beoogt ook de bepalingen te verbeteren en uit te breiden die nodig zijn om de interoperabiliteit van de netwerken te verzekeren, in het bijzonder op het gebied van de harmonisatie van de technische normen (Richtlijn 2004/50/EG).

Ten slotte, om de gemeenschappelijke doelstellingen te bereiken inzake veiligheid en interoperabiliteit, wordt een Europees Spoorwegbureau opgericht (Verordening nr. 881/2004), een daadwerkelijke schakel tussen de Europese Commissie en de spoorwegverantwoordelijken van elke lidstaat.

In 2005 zal de omzettingsprocedure in Belgisch recht van deze nieuwe maatregelen aangevat worden.

### 4.2. Beveiliging

#### 4.2.1. Beveiliging wegverkeer

##### 4.2.1.1. Strijd tegen bedrog met de kilometerstand

De in 2004 aangevatte actie zal voortgezet worden voor een effectieve implementatie van de wet tot beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen. Zo kan het project «Car-Pass» het licht zien. Dit project beschermt de kopers door hen de waarborg te geven dat de kilometerstand op de teller van een tweedehandswagen de exacte weergave is van de door die wagen afgelegde afstand.

Meerdere uitvoeringsbesluiten moeten nog uitgewerkt worden in verband met het beheer van de gegevensbank en de nadere regels voor het verschaffen van gegevens door de technische controle en de dienst voor inschrijving.

In dit vooruitzicht zal de samenwerking met de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie opgedreven worden.

#### 4.2.1.2. Lutte contre la criminalité organisée

Au cours de l'année 2005, la lutte contre la criminalité organisée en matière automobile sera intensifiée, notamment par la ratification du Traité EUCARIS, un réseau de télécommunications permettant aux pays participants d'échanger des données sur les voitures et les permis de conduire immatriculés.

La collaboration avec Interpol sera poursuivie en vue d'une éventuelle adhésion dans les années à venir au programme VIRA 17 développé par Interpol en matière d'échange de données.

Les signalements de vols de véhicules et de documents d'immatriculation via le système Schengen seront encore améliorés.

Il y aura davantage de coopération entre toutes les parties concernées, tant aux plans national qu'international

#### 4.2.1.3. Traçabilité des véhicules

Afin de mieux assurer la traçabilité des véhicules, tant en vue d'améliorer la lutte contre la criminalité automobile que pour répondre aux exigences européennes en matière d'environnement le gouvernement a décidé de créer un groupe de travail au sein de la DIV. Des réunions ont eu lieu avec tous les partenaires institutionnels et occasionnels et un *benchmarking* a été réalisé avec 7 pays européens. Les résultats de ces travaux donneront lieu à des propositions concrètes en 2005.

#### 4.2.3. Sûreté aérienne

##### 4.2.3.1 Sûreté de l'aéroport: Analyse de risques et surveillance continue

A partir de 2005, les inspections axées sur la sécurité (*safety*) et la sûreté (*security*) seront menées en grande partie sur base d'une analyse de risques.

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005, les exploitants d'aéronef auront mis en place, dans le cadre de leur programme de prévention des accidents, un programme d'analyse systématique des données de vol. Lorsqu'une situation pouvant conduire à des incidents ou des accidents a été identifiée, l'exploitant est tenu de prendre des mesures correctives.

Ceci ainsi que d'autres risques demandent la création d'une base de données comportant les indicateurs liés à ces facteurs de risques. L'aviation étant une acti-

#### 4.2.1.2. Strijd tegen de georganiseerde misdaad

In de loop van het jaar 2005 zal de strijd tegen de georganiseerde misdaad in de auto-industrie opgevoerd worden, onder meer door de goedkeuring van de EUCARIS-overeenkomst. Eucaris is een communicatienetwerk dat voor de aangesloten landen de mogelijkheid biedt om gegevens uit te wisselen over ingeschreven voertuigen en rijbewijzen.

De samenwerking met Interpol zal voortgezet worden met het oog op een eventuele toetreding in de komende jaren tot het VIRA 17-programma dat Interpol ontwikkelde op het vlak van gegevensuitwisseling.

De meldingen van diefstal van voertuigen en inschrijvingsdocumenten via het Schengensysteem zullen nog verbeterd worden.

Er komt meer samenwerking tussen alle betrokken partijen zowel nationaal als internationaal.

#### 4.2.1.3. Nasporen van voertuigen

Voor een betere nasporing van voertuigen, zowel om de autocriminaliteit te bestrijden als om aan de Europese milieueisen te beantwoorden heeft de regering beslist een werkgroep binnen de DIV op te richten. Alle institutionele en occasionele partners werden op de vergaderingen uitgenodigd en een *benchmarking* met 7 Europese landen werd uitgevoerd. De resultaten van deze werkzaamheden zullen in concrete voorstellen uitmonden in 2005.

#### 4.2.3. Beveiliging van de luchtvaart

##### 4.2.3.1. Beveiliging van de luchthaven: Risicoanalyse en permanent toezicht

De inspecties gericht op veiligheid (*safety*) en beveiliging (*security*), zullen vanaf 2005 grotendeels gestuurd worden op basis van een risicoanalyse.

Vanaf 1 januari 2005 zullen de vliegtuigexploitanten systematisch de vluchtgegevens analyseren in het kader van hun ongevalpreventieprogramma. Bij de vaststelling van een toestand die een incident of een ongeval kon veroorzaken dient de exploitant correctieve maatregelen te nemen.

Andere risico's eisen de oprichting van een database met de indicatoren die aan deze risicofactoren verbonden zijn. Gezien de luchtvaart een internationaal ge-

tivité internationale, il sera également fait appel aux expériences étrangères existantes et une coopération dynamique et active dans un contexte international sera également envisagée.

De vastes inspections de sécurité seront réalisées à partir de 2005. Ces inspections pourront ainsi donner lieu à des actions d'amélioration et des adaptations, tant au sein de la DGTA que dans les compagnies aériennes.

Concrètement, la base légale et les règles concrètes pour la radioscopie du personnel de sécurité et autre personnel de l'aéroport seront déjà mises au point.

#### 4.2.3.2. Gestion de crise

La DGTA participera activement aux travaux de la commission interdépartementale de Sécurité aérienne (NASA).

En 2005, un plan fédéral de crise en matière de sécurité (planification de catastrophe) et sûreté (terrorisme) aériennes devra être élaboré. Pour ce faire, la DGTA collaborera avec d'autres services publics compétents tels que les SPF Justice et Intérieur. Ce plan fédéral se retrouvera également dans la planification de crise des aéroports et des compagnies aériennes.

#### 4.2.3.3. Surveillance de la sûreté aérienne

La DGTA assure la coordination permanente avec les organisations internationales qui s'occupent également de cette problématique (OACI, CEAC et UE).

La DGTA préside également le Comité national de la sécurité en matière de l'aviation civile qui fait la coordination des mesures de sûreté sur les aéroports belges.

La sûreté aérienne se situe e. a. dans les domaines suivants: l'élaboration du Plan national de sûreté aérienne, la coordination des inspections de sûreté dans les aérodromes, la certification nationale et la formation du personnel aérien de sûreté, l'homologation du matériel de sûreté et la surveillance du respect de ce plan.

Les audits et les inspections de sûreté des inspecteurs de la DGTA seront fortement augmentés.

Une attention particulière sera aussi portée à la sûreté des aéroports tiers d'où les vols vers les aéroports belges sont effectués. En plus, les aéroports et les com-

beuren is, zal ook een beroep gedaan worden op buitenlandse ervaring en zal tevens een dynamische en actieve samenwerking in een internationale context beoogd worden.

Vanaf 2005 zullen uitgebreide veiligheidsinspecties uitgevoerd worden. Deze inspecties kunnen aanleiding geven tot verbeteringsacties en bijstellingen zowel binnen het Directoraat-generaal Luchtvaart als bij de luchtvaartmaatschappijen.

Concreet zullen in elk geval al de wettelijke basis en de concrete regels voor het screenen van veiligheids- en ander luchthavenpersoneel op punt gesteld worden.

#### 4.2.3.2. Crisismanagement

Het Directoraat-generaal Luchtvaart zal actief participeren aan de werkzaamheden van de interdepartementale commissie Luchtvaartbeveiliging (NASA).

In 2005 moet een federaal crisisplan luchtvaartveiligheid (rampenplanning) en luchtvaartbeveiliging (terrorisme) uitgewerkt worden. Hiervoor zal het DGLV samenwerken met andere bevoegde overheidsdiensten zoals Justitie en Binnenlandse Zaken. Dit federaal plan zal tevens vertaald worden in de crisisplanning van de luchthavens en luchtvaartmaatschappijen.

#### 4.2.3.3. Toezicht op de luchtvaartbeveiliging

Het Directoraat-generaal Luchtvaart verzekert de permanente coördinatie met de internationale organisaties die zich ook met deze problematiek bezighouden (ICAO, EU en CEAC).

Het DGLV zit ook het Nationaal veiligheidscomité inzake de burgerluchtvaart voor. Het comité coördineert de veiligheidsinspanningen op de Belgische luchthaven.

Luchtvaartbeveiliging situeert zich o.a. op de volgende domeinen: de uitwerking van het Nationaal Plan Luchtvaartbeveiliging, de coördinatie van de luchthaveninspecties, de nationale certificatie en opleiding van het luchtvaartbeveiligingspersoneel, de homologatie van het beveiligingsmaterieel en het toezicht op de naleving van dit plan.

De audits en inspecties beveiliging door de inspecteurs van het Directoraat-generaal Luchtvaart zullen in belangrijke mate opgedreven worden.

Bijzondere aandacht zal daarbij ook uitgaan naar de beveiliging van derde luchthavens vanwaar vluchten naar Belgische luchthavens uitgevoerd worden. Daarnaast

pagnies aériennes seront également invités à développer ultérieurement un programme de contrôle de qualité interne.

#### 4.2.3.4. Partenariats et collaborations en matière d'inspection

La DGTA poursuivra une étroite coopération avec tous les autres partenaires compétents. Concrètement, il s'agit des services d'inspection, de sécurité et de police (également étrangers), les régions et l'industrie (compagnies aériennes, agents de handling, etc.). Dans la mesure du possible, des accords de coopération seront conclus.

### 4.2.4. *Sûreté maritime*

#### 4.2.4.1. Navigation maritime

Protéger la navigation de mer contre les attaques terroristes est un problème qui exige une approche fortement horizontale et multidisciplinaire au-delà des compétences du SPF Mobilité et Transports.

La problématique de la prise de mesures efficaces est encore en plein développement. Par le biais du Comité fédéral pour la sûreté des ports de mer, la DGTM y apportera sa contribution avec comme vision politique que l'ensemble de la chaîne logistique doit être pris en compte et pas seulement les différents maillons de cette chaîne.

#### 4.2.4.2. Sûreté navigation intérieure

Au sein de la Commission centrale pour la navigation rhénane (CCNR), la nécessité et la prise des mesures pour la prévention des attaques terroristes sont examinées. La Belgique défend ici aussi le point de vue que la sûreté concerne la totalité de la chaîne logistique et ne passe pas par des mesures isolées dont l'efficacité au regard de l'objectif est insuffisante.

### 4.2.5. *Sûreté ferroviaire*

#### 4.2.5.1. Renforcement de la sécurité des voyageurs

Partant de la nécessité d'améliorer la sécurité dans les chemins de fer, non seulement au niveau de l'exploitation, mais également à celui des personnes dans les gares et dans les trains, le gouvernement a décidé de répondre à la criminalité croissante liée notamment à la non-détention de titre de transport.

zullen ook luchthavens en luchtvaartmaatschappijen verzocht worden een intern kwaliteitscontroleprogramma verder uit te werken.

#### 4.2.3.4. *Partnerships* en samenwerkingsverbanden inzake inspectie

Het DGLV zal een nauwe samenwerking nastreven met alle andere bevoegde partners. Concreet gaat het om inspectie-, veiligheids- en politiediensten (ook buitenlandse), de gewesten en de industrie (luchtvaartmaatschappijen, handling agents enz.). In de mate van het mogelijke zullen samenwerkingsakkoorden gesloten worden.

### 4.2.4. *Beveiliging maritieme*

#### 4.2.4.1. Maritieme zeescheepvaart

Het beveiligen van de zeescheepvaart tegen terroristische aanvallen is een aangelegenheid die een multidisciplinaire en sterk horizontale aanpak vereist die de bevoegdheden van de FOD Mobilité en Vervoer overtreft.

De problematiek rond het nemen van afdoende maatregelen wordt nog steeds onderzocht. Via het Federaal Comité voor de Beveiliging van de Zeehavens zal het DGMV zijn bijdrage leveren: het zal als beleidsvisie voorstellen de gehele logistieke keten in aanmerking te nemen en niet louter de verschillende schakels van deze keten.

#### 4.2.4.2. Beveiliging binnenvaart

In de schoot van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) wordt de noodzaak en het nemen van maatregelen ter voorkoming van terroristische aanvallen onderzocht. België neemt hier ook het standpunt in dat de gehele logistieke keten moet worden beveiligd en dat geïsoleerde maatregelen onvoldoende zijn om de doelstelling te bereiken.

### 4.2.5. *Beveiliging spoor*

#### 4.2.5.1. Verbeteren van de veiligheid van reizigers

Vertrekkend van de noodzaak om de veiligheid bij de spoorwegen te verbeteren, niet alleen op het vlak van de exploitatie, maar ook op dat van de personen in de stations en op de treinen, heeft de regering beslist een antwoord te vinden op de groeiende criminaliteit vooral met betrekking tot het zwartrijden.

Parmi les mesures qui seront mises en œuvre et adaptées aux nouvelles structures de la SNCB, figurent l'extension du service de gardiennage, agissant en parfaite collaboration avec les services de police. Le service d'inspection, SECURAIL, créé en septembre 2004, doté de certaines compétences de police judiciaire et de moyens de défense adéquats, poursuivra son travail de sécurisation.

Le renforcement des contrôles à quai et dans les gares avec la possibilité d'interdire temporairement d'utiliser le train sera également organisé.

#### 4.2.5.2. Plan de sûreté ferroviaire

L'examen de la nécessité et la prise des mesures pour la prévention des attaques terroristes seront réalisés par les différents acteurs, sous la coordination du ministre de la Mobilité. La Belgique défend ici aussi le point de vue que la sûreté concerne la totalité de la chaîne logistique et ne passe pas par des mesures isolées dont l'efficacité au regard de l'objectif est insuffisante.

Cet examen aboutira le cas échéant sur l'élaboration d'un plan de sûreté par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure, un système d'échange des renseignements et de déclaration des incidents.

## 4.2. Durabilité

### 4.2.1. Le principe STOP

L'application du principe STOP signifie que la priorité est donnée à l'utilisation des moyens de transport les moins polluants et les mieux adaptés. C'est pourquoi le gouvernement fédéral prendra diverses mesures destinées à améliorer, dans cet ordre chronologique, la sécurité et le confort de la marche à pied, du vélo, des transports en commun et du transport personnel. Le plan STOP donne la priorité à l'attention pour la tâche de sensibilisation du gouvernement fédéral. Le principe STOP sert de point de départ au Plan National de Mobilité Durable.

En vue de l'exécution du principe STOP, d'autres mesures et campagnes de sensibilisation seront prévues pour favoriser la marche à pied, tant sur les plans récréatif que fonctionnel.

Le projet Plan global vélo complète l'élément Péda-ler.

Tot de maatregelen die zullen genomen worden en aan de nieuwe structuren van de NMBS worden aangepast, behoren de uitbreiding van de bewakingsdienst, die in perfecte harmonie met de politiediensten moet handelen. De oprichting in september 2004 van de inspectiedienst SECURAIL, met bepaalde bevoegdheden van gerechtelijke politie en geschikte verdedigingsmiddelen, zal de beveiliging van het spoor nastreven.

De versterking van de controles op de perrons en in de stations met de mogelijkheid de toegang tot de treinen tijdelijk te verbieden, behoort eveneens tot de maatregelen die zullen genomen worden.

#### 4.2.5.2. Veiligheidsplan spoorverkeer

Het onderzoek van de noodzaak en het treffen van de maatregelen ter voorkoming van terroristische aanvallen zullen door de verschillende actoren worden uitgevoerd, onder de coördinatie van de minister van Mobiliteit. België neemt hier ook het standpunt in dat de gehele logistieke keten moet worden beveiligd en dat geïsoleerde maatregelen onvoldoende zijn om de doelstelling te bereiken.

In voorkomend geval zal dit onderzoek leiden tot de uitwerking van een veiligingsplan door de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder, en een systeem van inlichtingenuitwisseling en incidentenmelding.

## 4.2. Duurzaamheid

### 4.2.1. Het STOP-principe

Toepassing van het STOP principe betekent dat er uitgegaan wordt van het prioritair gebruik van de minst vervuilende en best aangepaste vervoermiddelen. Daarom neemt de federale overheid verschillende maatregelen om de veiligheid en het comfort van het Stappen, het Trappen, het Openbaar Vervoer en de personenwagens, in die volgorde, te verbeteren. In de STOP-aanpak staat de aandacht voor de sensibiliserende taak van de federale overheid centraal. Het STOP-principe wordt als uitgangspunt genomen voor het Nationaal Plan voor Duurzame Mobiliteit.

Ter uitvoering van het STOP-principe zullen verdere maatregelen en sensibilisatie overwogen worden die het Stappen, zowel recreatief als functioneel bevorderen.

Het ontwerp Totaalplan Fiets geeft invulling aan het element Trappen.

On continuera à promouvoir les transports en commun par le biais de campagnes telles que la journée TTB et la Semaine de la Mobilité, la gratuité des déplacements domicile-travail en train en tant qu'exécution du concept de mobilité de base, la promotion du confort dans le contrat de gestion et l'extension du rail dans le cadre du RER.

L'usage consciencieux de la voiture est mis en valeur dans la campagne rouler plus sobrement et les incitants fiscaux pour des voitures efficaces.

Les coûts relatifs à l'attribution de véhicules de service seront augmentés. L'employeur sera obligé de payer des cotisations sociales pour chaque véhicule utilitaire, malgré si celui-ci est considéré comme un avantage salarial ou pas pour l'employé. Le montant de la cotisation sera calculé en fonction de l'émission CO<sub>2</sub> de la voiture et ne plus en fonction du cheval-vapeur (ch).

#### 4.2.2. Plan national de Mobilité Durable

Le premier plan fédéral de développement durable prévoit l'élaboration d'un plan national de mobilité durable (PNMD), visant à mettre en place un système de circulation et de transport où sécurité, durabilité et fonctionnalité jouent un rôle prépondérant.

Un avant-projet de PNMD sera soumis au Conseil des ministres. Il est opté pour un Plan national axé sur des mesures fédérales en matière de mobilité durable, complétant et respectant au maximum les plans de mobilité régionaux déjà existants.

#### 4.2.3. Plan global vélo

Le Plan global vélo sera soumis au Conseil des ministres et sa mise en œuvre sera entamée. L'on veillera également à l'harmoniser avec les plans vélo récréatifs existants.

#### 4.2.4. Semaine de la Mobilité et Journée TTB

Après évaluation des expériences de la Semaine de la Mobilité et la journée TTB 2004, il sera élaboré une stratégie pour l'approche fédérale de cette semaine de campagne en 2005. L'on étudiera en outre quelle contribution le niveau fédéral peut apporter dans la Semaine de l'Usager faible.

L'approche poursuivra une collaboration avec les régions, afin d'harmoniser les différentes campagnes.

Het openbaar vervoer zal verder gestimuleerd worden door campagnes als TTB en de Week van Vervoering, het gratis-woonwerkverkeer als uitvoering van het concept basismobiliteit, de bevordering van het comfort in het beheerscontract en de uitbreiding van het spoor in het GEN.

Het zorgvuldig gebruik van personenwagens wordt benadrukt in de campagne zuiniger rijden en de fiscale prikkels voor efficiënte wagens.

Het toekennen van bedrijfswagens wordt duurder gemaakt. De werkgever zal sociale bijdragen moeten betalen voor elke bedrijfswagen, ongeacht of deze beschouwd wordt als een loonvoordeel voor de werknemer of niet. Het bedrag van deze sociale bijdrage zal worden bepaald in functie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de wagen, en dus niet langer op zijn pk-waarde.

#### 4.2.2. Nationaal Plan voor Duurzame Mobiliteit

Het eerste federaal plan inzake duurzame ontwikkeling voorziet in de opmaak van een nationaal plan voor duurzame mobiliteit (NPDM) dat gericht is op de verwezenlijking van een verkeers- en vervoerssysteem waarin veiligheid, duurzaamheid en functionaliteit een hoofdrol spelen.

Een voorontwerp van het NPDM zal aan de Ministeraad worden voorgelegd. Er wordt geopteerd voor een nationaal plan dat zich toespitst op federale maatregelen inzake duurzame mobiliteit, als aanvulling op en met maximaal respect voor de reeds bestaande regionale mobiliteitsplannen.

#### 4.2.3. Totaalplan Fiets

Het Totaalplan Fiets zal aan de Ministerraad worden voorgelegd en er zal een begin gemaakt worden van zijn implementatie. Er zal eveneens gezorgd te worden voor een afstemming op de bestaande recreatieve fietsplannen.

#### 4.2.4. Week van Vervoering en TTB

Na evaluatie van de ervaringen met de Week van Vervoering en de TTB-dag 2004, wordt een strategie uitgewerkt voor de federale aanpak van deze campagneweek in 2005. Er wordt ook nagegaan welke bijdrage het federale niveau kan leveren in de Week van de Zachte Weggebruiker.

Er wordt bij de aanpak gestreefd naar een samenwerking met de gewesten, zodat de campagnes op elkaar zijn afgestemd.

#### 4.2.5. Covoiturage

Pour rendre le covoiturage plus attractif, le code de la route a été modifié en 2003 de manière telle que le gestionnaire de voirie puisse réserver une bande de circulation non seulement aux transports publics mais également aux véhicules privés dans lequel plus d'un occupant a pris place. Une première évaluation de cette mesure sera réalisée en septembre 2005.

Plus de 20% des déplacements se font dans le cadre du trafic domicile-travail. Une récente étude de la SNCB parle même de près de 30%. Plus de 70% des travailleurs vont travailler en voiture. En vue d'une gestion plus durable de la mobilité et de promouvoir le système de covoiturage, les navetteurs représentent donc un groupe cible non négligeable.

#### 4.2.6. Diagnostic trafic domicile-travail

L'obligation pour les entreprises et services publics comptant plus de 100 travailleurs de dresser un diagnostic du trafic domicile-travail de leurs travailleurs est entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2004. Un premier diagnostic doit être réalisé sur la base de la situation existante au 30 juin 2005. Après consultation des travailleurs ou de leurs représentants, le diagnostic devra être transmis, au plus tard le 30 avril 2006, au SPF Mobilité et Transports. Il faut évaluer de manière approfondie si et dans quelle mesure cette banque de données est utilisée par les employeurs en tant que base à l'établissement de plans de transport d'entreprise. En outre, il convient déjà de réfléchir à des stimulants complémentaires en faveur de plans de transport d'entreprise durables en cas d'utilisation insuffisante de cette banque de données à cette fin.

#### 4.2.7. Campagne rouler plus sobrement

La consommation du véhicule dépend de la façon dont on conduit. Voilà pourquoi une campagne rouler plus sobrement sera mise sur pied. À cet égard, différentes méthodes informant le citoyen et l'incitant à rouler plus sobrement seront envisagées.

#### 4.2.8. Intermodalité

Dans le cadre de la politique volontariste du gouvernement en matière de répartition plus équilibrée des flux de transport de marchandises, l'intermodalité ainsi que la promotion du transport ferroviaire, fluvial et maritime constituent les éléments de référence des actions à mener. Et cela est d'autant plus important que notre pays se situe à la croisée de réseaux de transports et en particulier, au centre des réseaux intra-européens.

#### 4.2.5. Carpooling

Om carpooling aantrekkelijker te maken werd de wegcode in 2003 zo gewijzigd dat de wegbeheerder niet alleen voor het openbaar vervoer een rijstrook kan voorbehouden, maar ook voor privé-voertuigen met meer dan één inzittende. Een eerste evaluatie zal in september 2005 uitgevoerd worden.

Ruim 20% van de verplaatsingen gebeurt in het kader van woon-werkverkeer. Een recente studie van de NMBS spreekt in dit geval van om en bij de 30%. Meer dan 70% van de werknemers gaat met de wagen naar het werk. Met het oog op een meer duurzaam mobiliteitsmanagement en het bevorderen van het carpoolingsysteem vormen de woon-werkpendelaars derhalve een niet te verwaarlozen doelgroep.

#### 4.2.6. Diagnostiek woon-werkverkeer

De verplichting voor de ondernemingen en de overheidsdiensten met meer dan 100 werknemers om een diagnose op te stellen van het woon-werkverkeer van hun werknemers is op 1 juli 2004 van kracht geworden. Een eerste diagnose moet uitgevoerd worden op basis van de bestaande toestand op 30 juni 2005. Na raadpleging van de werknemers of van hun vertegenwoordigers zal de diagnose uiterlijk op 30 april 2006 naar de FOD Mobiliteit en Vervoer gestuurd moeten worden. Er moet grondig worden geëvalueerd of en in welke mate deze databank door werkgevers wordt gebruikt als basis voor het opstellen van bedrijfsvervoersplannen. Ook moet reeds worden nagedacht over bijkomende stimulansen tot duurzame bedrijfsvervoersplannen indien deze databank onvoldoende hiertoe wordt gebruikt.

#### 4.2.7. Campagne zuiniger rijden

De aard van het rijgedrag bepaalt mee het verbruik van de wagen. Daarom zal er een campagne zuiniger rijden worden opgezet. Diverse methodes die de burger informeren over, en aanzetten tot zuiniger rijden zullen worden overwogen.

#### 4.2.8. Intermodaliteit

De regering wil dat de goederenstromen evenwichtiger verdeeld worden over de verschillende modi. Daarvoor worden gerichte acties ondernomen die gericht zijn op de intermodaliteit en de promotie van het spoor-, fluviaal en maritiem vervoer. Dit is des te belangrijker omdat ons land op het kruispunt van vervoersnetwerken ligt en in het bijzonder midden de intra-Europese netwerken.

#### 4.2.9. *Approche des nuisances sonores Bruxelles-National*

Dans le cadre de la gestion durable de l'aéroport de Bruxelles-National, l'approche fédérale des nuisances sonores du trafic aérien de et vers Bruxelles-National sera poursuivie. L'objectif étant un accord de coopération avec les régions concernées en vue d'une harmonisation mutuelle des approches fédérale et régionale en matière de nuisances sonores.

#### 4.2.10. *Promotion de la navigation intérieure*

Le gouvernement fédéral entend promouvoir la navigation intérieure, e. a. par l'exécution du Règlement 718/99 du Conseil de l'Europe du 29 mars 1999 concernant la politique à l'égard de la capacité des flottes de navigation intérieure communautaires. À cette fin, un accord de coopération sera conclu avec les régions. De cette manière, des sanctions pourront être instaurées lors d'infractions et il sera créé un système qui favorisera les actions en faveur d'une modernisation de la gestion des bateaux, conformément aux normes européennes.

#### 4.2.11. *Système uniforme et coordonné de collecte-et d'élimination des déchets*

L'introduction en Belgique de la Convention de Strasbourg relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure a connu un retard.

Dans le courant de 2004, il s'est avéré qu'un nombre de points noirs techniques font hésiter quant à l'opportunité de poursuivre le processus de ratification et de mise en application de la convention.

Une concertation au niveau politique avec les Régions doit clarifier la position belge au plus tard fin 2004. Le cas échéant et selon la décision politique, l'adoption effective de la convention nécessitera un travail intensif en 2005, étant donné que les autres états signataires considèrent un report ultérieur de l'introduction comme inacceptable.

Ce qui précède n'empêche pas que la Belgique souhaite aussi mettre l'accent sur le caractère non polluant de la navigation intérieure et le soutenir. La mise en œuvre rigoureuse des nouvelles prescriptions pour l'émission des gaz d'échappement des moteurs à propulsion des bateaux fluviaux fournira une contribution importante à la préservation de l'environnement. En outre, le SPF plaidera pour que les investissements éco-

#### 4.2.9. *Aanpak geluidshinder Brussel-Nationaal*

In het kader van het duurzaam beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal, zal de federale aanpak van de geluidshinder van vliegbewegingen van en naar Brussel-Nationaal verdergezet worden. Er wordt gestreefd naar een samenwerkingsakkoord met de betrokken gewesten teneinde de federale en de gewestelijke aanpak inzake geluidshinder op elkaar af te stemmen.

#### 4.2.10. *Bevorderen van de binnenvaart*

De federale overheid wil de binnenvaart bevorderen, o.a. door de uitvoering van Verordening 718/99 van de Europese Raad van 29 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloten. Daarvoor zal een samenwerkingsakkoord met de gewesten worden afgesloten. Op die manier zullen sancties bij overtredingen kunnen ingesteld worden en zal een systeem worden opgezet dat acties ten voordele van een modernisatie van het beheer van de vaartuigen beoogt, overeenkomstig de Europese normen.

#### 4.2.11. *Uniform en gecoördineerd systeem voor verzameling en verwijdering van afval in de binnenvaart*

De invoering in België van het Verdrag van Straatsburg inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en binnenvaart heeft vertraging opgelopen.

In de loop van 2004 is gebleken dat er een aantal technische knelpunten zijn die de bevoegde overheden doet aarzelen over de wenselijkheid het ratificatieproces en de implementatie van het verdrag voort te zetten.

Een overleg op beleidsniveau met de Gewesten moet uiterlijk tegen einde 2004 duidelijkheid brengen over de Belgische houding. Afhankelijk van deze politieke beslissing zal er in 2005 desgevallend zeer intens aan de effectieve uitvoering van het verdrag moeten worden gewerkt, vermits de overige verdragsluitende staten een verder uitstel van de invoering als onaanvaardbaar beschouwen.

Wat voorafgaat neemt niet weg dat ook België het milieuvriendelijk karakter van de binnenvaart wenst te beklemtonen en te ondersteunen. Het zorgvuldig implementeren van de nieuwe voorschriften voor de uitstoot van uitlaatgassen van de voortstuwingsmotoren van binnenvaartschepen zal een belangrijke bijdrage leveren tot de vrijwaring van het milieu. Wat betreft de ecologische investeringen in de binnenvaart, dient er een fis-

logiques dans la navigation intérieure bénéficient d'un traitement fiscal favorable. En matière des investissements écologiques dans la navigation intérieure, le traitement fiscal favorable doit être poursuivi. Sont visés en particulier les investissements dans les moteurs plus propres et les adaptations techniques qui limitent la génération des déchets.

#### 4.2.12. *Préservation de l'environnement marin*

La préservation de l'environnement marin contre la pollution des navires de mer exige une approche mondiale. Pour cette raison, la mise en œuvre des conventions internationales qui concernent la prévention de la pollution marine est primordiale. Les procédures de ratification de ces traités seront entamées en priorité. L'objectif est d'obtenir rapidement le quorum de ratification exigé.

#### 4.2.13. *Transport de marchandises par rail*

Sous réserve de l'accord de la Commission européenne, l'État fédéral octroiera une enveloppe de 15 millions d'euros pour 2005. A partir de 2006, 30 millions d'euros seront prévus afin de soutenir le transport combiné.

En effet, pour les distances inférieures à 300 km, les coûts excèdent les prix du marché, en raison notamment des charges de transbordement propres à ce type de transport. Les 300 000 envois aujourd'hui opérés par le chemin de fer risquent d'être reportés sur la route sans intervention publique pour rééquilibrer les coûts des offres ferroviaires. L'aide du fédéral est destinée précisément à consolider et à redéployer les navettes entre terminaux intérieurs.

### 4.3. **Mobilité de base**

#### 4.3.1. *Contrat de gestion SNCB*

La mobilité de base est protégée par le concept de service public. En matière ferroviaire, la nouvelle SNCB, entreprise ferroviaire en charge du transport, se verra imposer au titre de mission de service public, le transport intérieur de voyageurs non seulement par les trains du service ordinaire et de transport transfrontalier mais également par les trains à grande vitesse.

Cette mission et les modalités de son accomplissement seront précisées dans le contrat de gestion qui liera la nouvelle SNCB à l'État fédéral. Ainsi, une mobilité de base sera assurée pour tous et en tout point du territoire, le cas échéant, par le relais des sociétés régionales de transport en commun.

caal gunstige behandeling nagestreefd te worden. In het bijzonder wordt gedacht aan investeringen in propere motoren en aan technische aanpassingen die het ontstaan van afvalstoffen beperken.

#### 4.2.12. *Vrijwaren van het mariene milieu*

Het vrijwaren van het mariene milieu tegen vervuiling door zeeschepen vereist een aanpak op wereldniveau. Daarom is de inwerkingtreding van de internationale overeenkomsten betreffende het voorkomen van mariene pollutie een prioritaire aangelegenheid. Het ratificeren van deze verdragen zal voorrang krijgen. De bedoeling is zo vlug mogelijk het vereiste ratificatiequorum te bereiken.

#### 4.2.13. *Vrachtvervoer per spoor*

Onder voorbehoud van het akkoord van de Europese Commissie, zal de federale Staat een bedrag van 15 miljoen euro in 2005 voorzien. Vanaf 2006 wordt 30 miljoen euro voorzien om het gecombineerd vervoer te steunen.

Bij afstanden van minder dan 300 km liggen de kosten inderdaad hoger dan de marktprijzen, inzonderheid wegens de overslagkosten eigen aan dit type vervoer. Men loopt het risico dat de 300 000 zendingen die nu per trein gebeuren, over de weg vervoerd worden indien de overheid niet ingrijpt om het evenwicht te herstellen op het gebied van de kostprijs van de spoorwegaanbiedingen. De hulp van de federale overheid is juist bedoeld om de pendels tussen de interne terminals te consolideren en uit te breiden.

### 4.3. **Basismobiliteit**

#### 4.3.1. *Beheerscontract NMBS*

De basismodaliteit wordt beschermd door het begrip van openbare dienst. Inzake spoorwegvervoer en in het kader van haar openbare dienstverplichting, zal de nieuwe NMBS als spoorwegonderneming belast worden met het binnenlands reizigersvervoer zowel met treinen van de gewone dienst en van het grensoverschrijdend vervoer als met hogesnelheidstreinen.

Deze opdracht en de uitvoeringsregels ervan zullen bepaald worden in het beheerscontract dat de nieuwe NMBS aan de federale Staat zal verbinden. Zodoende wordt aan iedereen en overal op het grondgebied een basismobiliteit aangeboden, eventueel in samenwerking met de regionale openbare vervoermaatschappijen.

Ce contrat contiendra en outre les règles de conduite de la nouvelle SNCB vis-à-vis des usagers des prestations de service public. Le gouvernement fédéral dépassera par-là la garantie d'une mobilité de base en prévoyant la qualité du service rendu.

#### 4.3.2. Gratuité trafic domicile-travail

Dans le cadre de la politique de mobilité et des accords de Kyoto, la gratuité des déplacements domicile-travail en train a été introduite au 1<sup>er</sup> mars 2004 en faveur des membres du personnel fédéral et des entreprises publiques autonomes. Elle a été étendue aux prestations STIB en cas de cartes-trains mixtes depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2004.

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005, les entreprises privées qui le souhaitent pourront faire bénéficier leurs collaborateurs de cette même mesure, à condition d'intervenir à hauteur d'au moins 80 % dans le prix du billet de validation de la carte-train.

Le manque à gagner pour l'entreprise de transport ferroviaire, pour la réalisation de cette action est entièrement compensé par l'État fédéral.

#### 4.3.3. Le RER

La Convention visant à mettre en œuvre le programme du Réseau Express Régional de, vers, dans et autour de Bruxelles approuvée le 4 avril 2003 par les ministres concernés de l'État fédéral et des gouvernements régionaux, sera ratifiée par toutes les parties pour 2005.

Elle précise la structure de concertation et les organes à mettre en place. Elle vise également à étudier des mesures transitoires spécifiques afin de valoriser et renforcer les capacités et les fréquences actuelles sur certaines lignes radiales.

Le comité de pilotage, qui s'est déjà réuni à plusieurs reprises en 2004, doit s'attacher notamment, en tenant compte des études existantes, à analyser les besoins de déplacement en matière de fréquence, d'amplitude et de points d'arrêts et à susciter des mesures d'accompagnement telles que l'intégration tarifaire et la billetterie, la politique de stationnement et de parking ou l'amélioration des conditions d'intermodalité et de complémentarité.

Cette Convention fixe un objectif général de mise en service du RER à l'horizon 2010 - 2012 et se concentre sur un scénario d'exploitation des deux premières lignes radiales, Braine-le-Comte – Bruxelles – Termonde et

Het beheerscontract zal ook aan de nieuwe NMBS gedragsregels t.o.v. de gebruikers van de prestaties van openbare dienst opleggen. De federale regering gaat verder dan alleen een basismobiliteit te waarborgen, door de nadruk te leggen op een kwalitatieve dienstverlening.

#### 4.3.2. Gratis woon-werkverkeer

In het kader van het mobiliteitsbeleid en de Kyoto-akkoorden werd het woon-werkverkeer per trein op 1 maart 2004 gratis voor de personeelsleden van de federale instellingen en van de autonome overheidsbedrijven. Deze gratis maatregel werd uitgebreid op 1 juli 2004 tot gecombineerde treinkaarten met MIVB.

Vanaf 1 januari 2005 kunnen privé ondernemingen dit voordeel ook aanbieden aan hun personeel op voorwaarde dat ze ten minste 80 % terugbetalen van de prijs van het valideringsbiljet van de treinkaart.

De inkomstenderving geleden door de spoorwegmaatschappij in het kader van deze actie wordt integraal gecompenseerd door de Federale Staat.

#### 4.3.3. Het Gewestelijk Express Net

De Overeenkomst ter uitvoering van het programma voor het Gewestelijk Express Net van, naar, in en rond Brussel, die op 4 april 2003 goedgekeurd werd door de betrokken ministers van de Federale Staat en van de gewestregeringen, zal tegen 2005 door alle partijen bekrachtigd worden.

De overeenkomst definieert de overlegstructuur en de organen die moeten opgezet worden. Ze beoogt ook specifieke overgangsmatregelen te bestuderen om de huidige capaciteiten en frequenties op bepaalde radiaallijnen te valoriseren en te versterken.

De stuurgroep, die in 2004 verschillende malen is bijeengekomen, moet zich vooral, op grond van bestaande studies, bezighouden met de analyse van de verplaatsingsbehoeften (frequentie, bereik, stopplaatsen) en het uitdokteren van begeleidingsmaatregelen zoals tariefintegratie en elektronische kaartenverkoop, parkeerbeleid of verbetering van de intermodaliteits- en complementariteitsvoorwaarden.

De overeenkomst beoogt de inbedrijfstelling van het GEN tegen 2010-2012 en concentreert zich op een exploitatiescenario van de eerste twee radiaallijnen tegen december 2006: 's Gravenbrakel – Brussel –

Grammont – Enghien – Hal – Malines pour décembre 2006, qui connaîtront de nouvelles rames en 2008. Deux trains RER par heure desserviront les 54 gares de ces deux relations.

Au titre de préfiguration de l'offre RER, la SNCB déploie progressivement une offre spécifique, appelée City Rail, sur certains axes concernés par le projet RER, selon les disponibilités à la fois des infrastructures et du matériel roulant rénovés.

#### 4.4. Meilleure gestion

##### 4.4.1. Simplification administrative

###### 4.4.1.1 Demande de plaques d'immatriculation

Le citoyen devrait pouvoir faire la demande d'immatriculation de la plaque de façon rapide et simple. À cet égard, la procédure de demande par la compagnie ou le courtier d'assurances est certainement un pas dans la bonne direction.

Une campagne d'information sera organisée afin d'encourager les citoyens à recourir à leur compagnie ou courtier d'assurances afin de faire l'immatriculation par Internet.

Par ailleurs, on veillera à améliorer l'aide apportée aux nouveaux utilisateurs de cette application informatique.

Afin de répondre au problème récurrent de l'accessibilité téléphonique de la DIV, une équipe spécialisée prend désormais en charge les différentes demandes d'information téléphoniques concernant l'immatriculation. À partir de 2005, les questions sur l'état d'une demande d'immatriculation, les procédures à suivre pour immatriculer et radier, les heures d'ouverture des services, seront traitées le même jour. À cet égard, un nouvel Infokiosque permettant la fourniture automatique de réponses à certaines demandes de renseignements sera prévu.

###### 4.4.1.2. Souci de la qualité pour les centres d'examen et centres de contrôle technique

Le contrôle technique en Belgique est assuré par 10 entreprises privées, qui sont agréées par l'État. Ces entreprises s'organisent dans la structure de groupement GOCA. Elles organisent en outre les examens du permis de conduire.

Ces entreprises sont placées sous la tutelle du SPF Mobilité et Transports, qui leur impose un certain nombre de normes:

Dendermonde en Geraardsbergen – Edingen – Halle – Mechelen, die in 2008, twee nieuwe treinstellen zullen hebben. Twee treinen per uur zullen de 54 stations op deze twee verbindingen bedienen.

Als prefiguratie van het GEN-aanbod, ontwikkelt de NMBS geleidelijk een specifiek aanbod – City-Rail genaamd – op bepaalde assen van het GEN-project, naar gelang van de beschikbaarheid van de hernieuwde infrastructuur en van het nieuw rollend materieel.

#### 4.4. Beter bestuur

##### 4.4.1. Administratieve Vereenvoudiging

###### 4.4.1.1. Aanvraag nummerplaten

De burger moet op een snelle en eenvoudige wijze zijn nummerplaat kunnen aanvragen. De aanvraagprocedure via de verzekeringmaatschappij of -makelaar is hierin zeker een eerste stap.

Een informatiecampaagne zal uitgewerkt worden om de burgers aan te sporen een beroep te doen op hun verzekeringsmaatschappij of -makelaar voor de inschrijving van voertuigen via het internet.

Bovendien zal de hulp aangeboden aan de nieuwe gebruikers van deze informaticatoepassing verbeterd worden.

Om de steeds terugkerende problemen van telefonische bereikbaarheid van de DIV op te lossen worden de nodige maatregelen genomen om alle telefonische informatieaanvragen betreffende de inschrijving tijdig te beantwoorden. In 2005 zullen alle vragen, bv. naar de stand van zaken van een inschrijving, de te volgen procedure voor een inschrijving of een schrapping, de openingsuren, enz. dezelfde dag beantwoord worden. Hiervoor wordt steun voorzien van een nieuwe infokiosk die bepaalde vragen automatisch zal beantwoorden.

###### 4.4.1.2. Kwaliteitszorg examencentra en technische keurcentra

De technische keuring in België wordt uitgevoerd door 10 privé ondernemingen, die erkend worden door de overheid. Deze ondernemingen organiseren zich in de koepelorganisatie GOCA. Zij organiseren tevens de examens voor het rijbewijs.

Deze ondernemingen staan onder toezicht van de FOD-mobiteit en Vervoer, die hen een aantal normen oplegt :

- Prix identique dans toutes les stations
- Capacité minimale (nombre de lignes)
- Effectif minimum
- Temps d'attente maximums
- Etc.

Le Fonds de Prévision et d'Utilité publique de l'Inspection des Véhicules automobiles assure l'équilibre des comptes d'exploitation de ces organismes. Si les recettes nettes globales des centres dépassent les coûts et indemnités acceptés, la différence est transférée au FIA. Lorsque les coûts et indemnités acceptés dépassent les recettes nettes, la réserve du FIA est utilisée pour combler la différence.

Le FIA contribue en outre au financement des investissements en matière d'infrastructure, installations et matériel, qui sont nécessaires au développement du contrôle automobile et à l'organisation des examens du permis de conduire.

En 2005, un audit approfondi de l'organisation et des processus des centres d'examen et centres de contrôle technique sera réalisé.

Cet audit se focalisera sur l'analyse du niveau existant de gestion de risque et contrôle interne, avec comme objectif la fixation du niveau à partir duquel GOCA et ses organismes s'acquittent en «bon père de famille» des tâches qui leur ont été confiées dans le cadre de:

– l'AR du 23 septembre 1994 fixant les conditions d'agrément et la réglementation du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules mis en circulation;

– l'AR du 23 mars 1998 concernant le permis de conduire.

Une attention spéciale sera accordée à la sensibilité à la fraude de ces différentes activités.

Cet audit débouchera sur des propositions d'actions nécessaires afin d'améliorer la gestion de risque des activités et arriver à un souci accru de la qualité.

- Identieke prijs in alle stations
- Minimale capaciteit (aantal lijnen)
- Minimale personeelsbezetting
- Maximale wachttijden
- Enz.

Het Fonds voor Voorziening en van Openbaar Nut voor de Inspectie van Automobielen zorgt voor het evenwicht van de exploitatierekeningen van deze instellingen. In geval de totale netto-ontvangsten van de instellingen de aanvaarde kosten en vergoedingen overschrijden, wordt het verschil overgedragen aan het FIA. In geval de aanvaarde kosten en vergoedingen de netto-ontvangsten overtreffen wordt de reserve van het FIA aangewend om het verschil bij te passen.

Het FIA verleent evens zijn medewerking aan het financieren van de investeringen inzake infrastructuur, installaties, en materieel, die nodig zijn voor de ontwikkeling van de autokeuring en de organisatie van de rijbewijsexamens.

In 2005 wordt er een diepgaande audit gedaan van de organisatie en de processen van de examen centra en de technische keuringscentra.

Deze audit is gericht op de analyse van het bestaande niveau van risicobeheer en interne controle, met als doelstelling het vaststellen van de mate waarin GOCA en haar instellingen zich als een «goed huisvader» kwijten van de taken welke hen werden toevertrouwd in het kader van:

– het KB van 23 september 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen;

– het KB van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

Speciale aandacht zal worden besteed aan de fraudegevoeligheid van deze verschillende activiteiten.

Deze audit zal leiden tot voorstellen tot noodzakelijke acties om het risicobeheer van activiteiten te verbeteren, en tot een verhoogde kwaliteitszorg te komen.

#### 4.4.1.3. Suppression timbres fiscaux pour les permis de conduire

Les timbres fiscaux pour le permis de conduire seront supprimés en 2005. On est à la recherche d'une alternative afin de limiter la charge administrative pour le citoyen et de la rendre encore moins coûteuse.

#### 4.4.1.4. Enregistrement des équipages de pêche

En 2005, l'ancien système classique «d'enrôlement et de désenrôlement» des équipages des navires de pêche en mer qui comportait un aspect convention de travail, sera simplifié jusqu'au simple enregistrement avec un contrôle *a posteriori*, de l'équipage qui est embarqué pour chaque voyage en mer. Pour cet enregistrement, il sera fait usage de l'échange direct de données électroniques entre l'armateur et le service concerné de la DGTM.

#### 4.4.1.5. «One stop» pour l'inspection de certification de la navigation fluviale

Actuellement, pour la délivrance des carnets de jaugeage ou du certificat rhénan ou communautaire et du certificat ADNR, le matériel de navigation intérieur concerné est inspecté à chaque fois séparément. L'objectif à réaliser est, en 2005, de faire en sorte que ces 3 visites périodiques (jaugeage, conformité aux réglementations générale de sécurité, conformité aux réglementations de transport de produits dangereux) soient concentrées en 1 visite (*one stop*) périodique effectuée par des équipes d'inspecteurs multidisciplinaires.

#### 4.4.1.6. Service à la clientèle du SPF

Conformément aux options stratégiques inscrites dans le plan de communication externe, le SPF développera une gestion horizontale de l'information. Afin de réaliser cet objectif, les actions suivantes seront mises en œuvre:

- la création d'une cellule de communication externe;
- le développement d'outils de gestion des plaintes;
- la mise en place d'un accueil téléphonique et électronique centralisé.

L'amélioration du service au client sera donc au centre de l'action de cette cellule, tout comme la mise en place d'une politique des publications et le développement du site [www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be) comme outil de référence dans le domaine de la mobilité et des transports.

#### 4.4.1.3. Afschaffen fiscale zegels rijbewijzen

In het kader van de XII werken van de staatssecretaris voor Administratieve vereenvoudiging wordt gestreefd naar de vervanging van de fiscale zegels voor het rijbewijs. Er wordt een alternatief gezocht dat de administratieve last voor de burger beperkt en nog goedkoper is.

#### 4.4.1.4. Registratie bemanning visserij

Het vroegere klassieke «aan- en afmonsteren» van de bemanningen van de zeevisserij schepen dat een aspect arbeidsovereenkomst inhield, wordt in 2005 vereenvoudigd en teruggebracht tot het louter registreren, met *a posteriori*-controle, van de bemanning die voor iedere zeereis wordt ingescheept. Voor die registratie zal worden gebruik gemaakt van een rechtstreekse elektronische data-uitwisseling tussen de reder en de betrokken dienst van het DGMV.

#### 4.4.1.5. «One stop» certificatieschouwing voor de binnenvaart

Voor het uitreiken van de meetbrief, het communautair of Rijncertificaat en het ADNR-certificaat wordt het betrokken binnenvaartuig nu telkens afzonderlijk geschouwd. De doelstelling voor 2005 is de drie nu in de tijd gescheiden schouwingen (meting, veiligheidsvoorschriften, gevaarlijke goederen) samen te brengen tot 1 periodiek onderzoek (*one-stop*) dat door een ploeg van multidisciplinaire inspecteurs wordt uitgevoerd.

#### 4.4.1.6. Dienstverlening van de FOD

Om beter de vragen van de burgers, organisaties en bedrijven te beantwoorden zal de FOD een horizontaal beheer van de informatie ontwikkelen. Om deze doelstelling te bereiken zullen de volgende acties uitgewerkt worden:

- de oprichting van een externe communicatiecel;
- de ontwikkelingen van instrumenten om de klachten te beheren;
- de ontwikkeling van een gecentraliseerd telefonisch en elektronisch onthaal.

Naast de verbetering van de dienstverlening zijn de prioriteiten de invoering van een publicatiebeleid en de ontwikkeling van de site [www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be) als referentie-instrument inzake mobiliteit en vervoer.

#### 4.4.1.7. Programmes d'amélioration du SPF

L'amélioration du service rendu aux utilisateurs du SPF constitue une action prioritaire. La délivrance d'autorisations, le suivi des dossiers, le contrôle et l'inspection des processus doivent se dérouler de façon plus facile et simple. Après l'achèvement des programmes d'amélioration en cours, un plan d'implémentation sera mis en œuvre visant en première phase à l'amélioration rapide et en deuxième phase à l'optimalisation des processus à l'aide du support informatique (voir annexe 3).

#### 4.4.1.8. Ressources humaines du SPF

Ces évolutions ne sont pas sans conséquences sur la charge de travail du SPF Mobilité et Transports. Les certifications et les audits auxquels certains de ses services sont soumis, particulièrement dans les secteurs aérien et maritime – et demain dans le secteur ferroviaire –, afin de valider leur capacité à répondre aux prescriptions internationale et européenne, la nécessité de mettre en place une régulation forte et l'augmentation des exigences européennes dans le domaine du contrôle routier, rendent nécessaire un renforcement qualitatif et quantitatif des ressources humaines.

Le plan de personnel actuel, en cours d'exécution, constitue une étape nécessaire, mais insuffisante pour répondre à ces défis.

#### 4.4.2. Régulation moderne

##### 4.4.2.1. Régulation transport par route: approche concurrence déloyale

En ce qui concerne le secteur du transport routier de personnes, la directive 1998/76/CE relative à l'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route a été transposée en droit belge par l'arrêté royal du 10 décembre 2003 fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de personnes par route. Cet arrêté doit entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Après une concertation avec les Régions et le secteur, un certain nombre de dispositions de cet arrêté peuvent être adaptées. Ainsi, pour la capacité financière, outre les cautions actuellement existantes, une attestation du réviseur d'entreprise concernant le capital disponible et les réserves sera acceptée comme garantie de la capacité financière.

La coresponsabilité du donneur d'ordre est introduite dans ce secteur par le biais d'une modification de l'ar-

#### 4.4.1.7. Verbeteringsprogramma's FOD

De verbetering van de dienstverlening aan de gebruikers van de FOD is een prioritaire actie. Het afleveren van vergunningen, het opvolgen van dossiers, het controleren en inspecteren van processen moet vlotter en eenvoudiger kunnen. Na afronding van de aan de gang zijnde verbeteringsprogramma's, zal een implementatieplan worden opgesteld dat in een eerste fase streeft naar snelle verbeteringen en in een tweede fase de processen optimaliseert met informatica-support (zie bijlage 3).

#### 4.4.1.8. Human resources van de FOD

Deze evoluties zijn niet zonder gevolg voor de werkbelasting van de FOD Mobiliteit en Vervoer. De certificeringen en de audits van bepaalde diensten, inzonderheid op het vlak van de luchtvaart en het maritiem vervoer – en morgen op het gebied van het spoorwegvervoer – om na te gaan of ze aan de internationale en Europese voorschriften voldoen, de noodzakelijkheid een strenge regeling vast te leggen en de toename van de Europese eisen inzake wegcontroles, vereisen dat de human resources kwalitatief en kwantitatief versterkt worden.

Het huidige personeelsplan dat nu uitgevoerd wordt, is een nodige etappe maar volstaat niet om aan deze uitdagingen te beantwoorden.

#### 4.4.2. Moderne regulering

##### 4.4.2.1. Regulering wegvervoer: Aanpak oneerlijke mededinging.

Wat het personenvervoer over de weg betreft, werd richtlijn 1998/76/EG inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg in Belgisch recht omgezet met het koninklijk besluit van 10 december 2003 tot vaststelling van de voorwaarden voor de toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2005.

Na overleg met de Gewesten en de sector kunnen een aantal bepalingen van dit besluit aangepast worden. Zo zal voor de financiële draagkracht, naast de nu bestaande borgtochten, ook een attest van de bedrijfsrevisor over het beschikbare kapitaal en reserves aanvaard worden als garantie van financiële draagkracht.

De medeaansprakelijkheid van de opdrachtgever wordt in deze sector ingevoerd via een wijziging van de

rêté-loi du 30 décembre 1946 relatif au transport rémunéré de voyageurs par route. Le projet sera soumis en 2005 au gouvernement pour approbation par le Parlement.

#### 4.4.2.2. Régulation compagnies aériennes

Suite à l'arrêt du 5 novembre 2002 de la Cour de justice européenne concernant notre accord bilatéral «ciel ouvert» avec les États-Unis, la loi du 3 mai 1999 devra être adaptée. Alors toutes les compagnies aériennes communautaires qui ont un établissement en Belgique, pourront solliciter une désignation par la Belgique pour l'exploitation d'un service régulier.

La réglementation actuelle en ce qui concerne l'attribution des droits de trafic pour les vols non réguliers est dépassée suite à la complète libéralisation du marché de transport aérien à l'intérieur du territoire de l'Union européenne. La réglementation de 1981 doit faire l'objet en 2005 d'une proposition de refonte.

Le règlement CE 785/2004 relatif aux assurances aériennes a été adopté par le conseil Transport de l'UE début 2004 et entrera en vigueur dès 2005.

#### 4.4.2.3. Régulation aéroport Bruxelles-National

Un nouveau cadre de fonctionnement a été mis en œuvre en 2004 pour BIAC, l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National, par l'adoption de deux arrêtés royaux. Le premier concerne la transformation de BIAC en une société anonyme de droit privé, tandis que le second a trait à l'octroi d'une licence d'exploitation qui se substitue à l'ancien contrat de gestion.

Une cellule de régulation aéroportuaire devra contrôler l'application correcte de ces deux AR.

#### 4.4.2.4. Régulation de Belgocontrol : un nouveau contrat de gestion

Dès que l'État et Belgocontrol auront conclu un nouveau contrat de gestion, des initiatives appropriées seront prises pour permettre à l'État d'exercer un contrôle renforcé du respect de ce contrat.

#### 4.4.2.5. Régulation maritime

Les mesures belges d'aides d'état ont conduit à une énorme augmentation de l'importance de la flotte belge, c.-à-d. des navires qui battent pavillon belge, dans le

besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg die in 2005 aan de regering voorgelegd worden voor verdere goedkeuring door het Parlement.

#### 4.4.2.2. Regulering luchtvaartmaatschappijen

Ingevolge het arrest van 5 november 2002 van het Europees Hof van Justitie omtrent ons bilateraal «*open sky*»-akkoord met de Verenigde Staten van Amerika, zal eventueel de wet van 3 mei 1999 moeten worden aangepast. Dan zullen alle communautaire luchtvaartmaatschappijen die een vestiging in België hebben, in aanmerking komen om door België voor een geregelde dienst aangeduid te worden.

De huidige regeling m.b.t. het verlenen van verkeersrechten voor charters is tengevolge van de volledige vrijmaking van de luchtvervoersmarkt binnen het grondgebied van de Europese Unie voorbijgestreefd. De regeling van 1981 zal in 2005 grondig herzien worden.

De verordening EG 785/2004 in verband met luchtverzekeringen werd aangenomen begin 2004 door de Vervoersraad van de EU en treedt in werking in 2005.

#### 4.4.2.3. Regulering luchthaven Brussel-Nationaal

Voor BIAC, de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal, werd in 2004 een nieuw werkingskader gecreëerd door twee koninklijke besluiten. Het ene betreft de omvorming van BIAC tot een naamloze vennootschap van privaatrecht, terwijl het tweede betrekking heeft op de toekenning aan BIAC van een exploitatielicentie die in de plaats komt van het vroegere beheerscontract.

Een cel luchthavenregulering zal moeten toezien op de correcte toepassing van deze twee KB's.

#### 4.4.2.4. Regulering Belgocontrol: een nieuw beheerscontract

Zodra de Staat en Belgocontrol een nieuw beheerscontract hebben afgesloten zullen gepaste initiatieven worden genomen om de Staat in staat te stellen een versterkte controle uit te oefenen op de nakoming van dit contract.

#### 4.4.2.5. Regulering maritieme

De Belgische overheidssteunmaatregelen hebben ertoe geleid dat het belang van de Belgische vloot, d.w.z. de schepen die de Belgische vlag voeren, in het Euro-

classement européen. La bonne réputation du pavillon belge a contribué à cette renaissance et il est donc important de la maintenir.

Pour cela, la collaboration est étroite avec les armateurs pour assurer un pourcentage d'arrestation extrêmement faible des navires qui battent pavillon belge lors des contrôles par l'État de port. La réputation d'un État de pavillon est liée aussi à l'efficacité que l'administration concernée peut fournir aux armateurs. Pour encore augmenter celle-ci, plus d'attention spéciale devra être accordée à une amélioration de la réaction du SPF en cas d'incidents portant sur la conformité des navires sous pavillon belge.

L'importance accrue du pavillon belge signifie également que la Belgique doit pouvoir faire un apport plus proactif lors de l'élaboration de la réglementation mondiale et européenne. Pour cela, la Belgique doit pouvoir plus se profiler et mieux se positionner. À cet égard, une candidature à l'obtention d'un siège au conseil de l'IMO dans la perspective de l'Assemblée générale de 2005 est envisagée.

Enfin, la bonne réputation comme État de pavillon exige que la Belgique ratifie les protocoles SOLAS et *Load line*. Il est prévu de proposer ces ratifications en 2005.

#### 4.4.2.6. Régulation navigation intérieure

En 2004, une concertation ayant comme but d'inventorier les points d'action qui peuvent contribuer à l'attractivité du secteur a commencé au niveau du gouvernement fédéral. Certains points devront faire l'objet d'une attention particulière en 2005.

Une partie importante concerne le cadre réglementaire. Un cadre clair et moderne peut fournir une contribution positive aux intérêts du secteur. Ce cadre concerne entre autres aussi le régime contractuel.

#### 4.4.2.7. Régulation ferroviaire

##### 4.4.2.7.1. Réforme SNCB

Dans le contexte d'une accélération de la libéralisation du rail, le gouvernement a décidé de créer un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire indépendant de l'exploitant ferroviaire, tout en maintenant l'unité de statut et de dialogue social pour le personnel de la SNCB mis à disposition.

pese classement enorm toegenomen is. De goede reputatie van de Belgische vlag heeft bijgedragen tot deze heropleving; het is dan ook onze plicht deze reputatie hoog te houden.

Met de reders wordt nauw samengewerkt opdat zo weinig mogelijk schepen die de Belgische vlag voeren, aangehouden zouden worden bij een havenstaatcontrole. De reputatie van een vlaggenstaat is ook gekoppeld aan de doeltreffendheid die de betrokken administratie aan de reders kan aanbieden. Om deze nog te verbeteren wordt bijzonder aandacht geschonken aan een verbetering van de respons van de FOD bij incidenten die de conformiteit van de Belgische schepen in opspraak brengen.

Het toegenomen belang van de Belgische vlag betekent tevens dat België meer pro-actief moet meewerken aan het totstandkomen van de internationale en Europese regelgeving. Daartoe moet België zich meer kunnen profileren en positioneren. In dat verband wordt overwogen onze kandidatuur te stellen voor een zetel in de IMO-Raad bij de volgende algemene vergadering in 2005.

Ten slotte vereist het hoog houden van onze reputatie als vlaggenstaat dat België de SOLAS en *Load line* protocollen ratificeert. Er wordt vooropgesteld deze documenten in 2005 te ratificeren.

#### 4.4.2.6. Regulering binnenvaart

In 2004 is er een overleg opgestart op het niveau van de federale overheid met als doel actiepunten te inventariseren die kunnen bijdragen tot de aantrekkelijkheid van de sector. Een aantal van die punten zal ook in 2005 verdere aandacht vereisen.

Een belangrijk onderdeel betreft het reglementair kader. Een duidelijk en modern kader kan een positieve bijdrage leveren tot de belangen van de sector. Tot dit kader behoort o.a. ook het contractueel regime.

#### 4.4.2.7. Regulering spoor

##### 4.4.2.7.1. Hervorming NMBS

Met het oog op een versnelde liberalisering van het spoor, heeft de regering beslist een beheerder van de spoorweginfrastructuur op te richten die onafhankelijk is van de spoorweguitbater, met behoud echter van de eenheid van rechtspositie en van de sociale dialoog voor het terbeschikkinggestelde NMBS-personeel.

En exécution de la loi-programme du 22 décembre 2003 qui concrétise cette proposition, la réforme globale des structures juridiques de la SNCB sera effective au 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Elle comprend trois volets principaux:

- la création de deux entités juridiques par l'arrêté royal du 24 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire. Elles sont destinées à accueillir d'une part, la propriété et, d'autre part, la gestion de l'infrastructure ferroviaire, à savoir:

- le Fonds de l'infrastructure ferroviaire, organisme public de catégorie B ayant pour objet l'acquisition, la construction et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire;

- INFRABEL, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, qui a pour objet l'entretien et la gestion de l'infrastructure ferroviaire, la gestion des systèmes de régulation et de sécurité, la fourniture des services aux entreprises ferroviaires, les fonctions essentielles définies par les directives européennes telles que la répartition des capacités et la tarification, la certification du personnel et du matériel roulant des entreprises ferroviaires;

- l'adaptation du cadre réglementaire fixé par l'arrêté royal du 12 mars 2003, modifié par l'arrêté royal du 11 juin 2004;

- la filialisation de l'activité de transport ferroviaire de la SNCB par la création d'une société anonyme de droit public dont l'objet principal sera le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises.

À l'issue de cette réorganisation, la SNCB sera une société holding qui détiendra et gèrera ses participations dans la filiale de transport et dans la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Elle exercera des activités de coordination et de support pour le groupe et assurera la mise à disposition du personnel à sa filiale de transport et au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Il est prévu qu'Infrabel dispose de toutes les ressources nécessaires pour opérer de manière autonome dans ses relations avec les entreprises ferroviaires qui ont accès à l'infrastructure ferroviaire et en toute indépendance à l'égard de la SNCB-Holding et de la filiale de transport.

In uitvoering van de Programmawet van 22 december 2003 die dat voorstel in concrete vormt brengt, zal de volledige hervorming van de juridische structuren van de NMBS effectief zijn op 1 januari 2005.

Deze hervorming omvat drie hoofdliken:

- de oprichting van twee juridische entiteiten bij koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur. In deze entiteiten wordt, enerzijds, de eigendom en, anderzijds, het beheer van de spoorweginfrastructuur ondergebracht, met name:

- het Fonds voor spoorweginfrastructuur, een instelling van openbaar nut van categorie B, dat tot doel heeft de spoorweginfrastructuur te verwerven, aan te leggen en te vernieuwen;

- INFRABEL, de beheerder van de spoorweginfrastructuur die tot doel heeft het onderhoud en het beheer van de spoorweginfrastructuur, het beheer van de regelings- en veiligheidssystemen van deze infrastructuur, het verschaffen aan de spoorwegondernemingen van de diensten, de essentiële functies die door de Europese richtlijnen worden bepaald zoals de toewijzing van de beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteit en de tarifiering, de certificering van het personeel en van het rollend materieel van de spoorwegondernemingen;

- het aanpassen van het reglementair kader dat door het koninklijk besluit van 12 maart 2003 werd vastgelegd en gewijzigd door het koninklijk besluit van 11 juni 2004;

- de filialisering van de spoorwegvervoeractiviteit van de NMBS door de oprichting van een naamloze vennootschap van publiek recht met het vervoer van reizigers en goederen per spoor als hoofddoel.

Na deze reorganisatie zal de NMBS een houdstermaatschappij zijn die haar aandelen in de vervoerfiliale en in het beheer van de spoorweginfrastructuur zelf in handen heeft en beheert.

Ze zal coördinatie- en ondersteuningsactiviteiten verrichten voor de groep en personeel ter beschikking stellen van haar vervoerfiliale en van de beheerder van de spoorweginfrastructuur.

Infrabel zal over alle nodige middelen beschikken om autonoom te kunnen optreden in haar betrekkingen met de spoorwegondernemingen die toegang hebben tot de spoorweginfrastructuur en volledig onafhankelijk van de NMBS-Holding en de vervoerfiliale.

Pour renforcer cette indépendance, l'État disposera de plus de 80% des droits de vote à l'Assemblée générale, quelle que soit sa participation dans le capital d'Infrabel.

Des incompatibilités strictes au niveau de la composition des organes de gestion d'Infrabel seront instituées, par rapport à la SNCB-Holding ou à sa filiale de transport.

Le service spécialisé au sein d'Infrabel chargé de la répartition des capacités et de la tarification dépendra directement du Comité de direction. Ses membres seront tenus au secret professionnel et un code de bonne conduite précisera le fonctionnement du service dont le dirigeant sera totalement indépendant de la SNCB-Holding, de sa filiale transport ou de toute autre entreprise ferroviaire.

Conformément aux mécanismes de reprises d'actifs prévus par la loi-programme du 22 décembre 2002, et à la décision du gouvernement de reprendre les dettes de la SNCB (dette historique au 31 décembre 1992), les déficits d'exploitation des missions de service public, le préfinancement des investissements ferroviaires éligibles et la dette de la Financière-TGV), les mesures exécutoires suivantes ont été décidées:

- La SNCB devra transférer au Fonds pour l'infrastructure ferroviaire, début 2005, l'ensemble des actifs composant le réseau ferroviaire et les passifs composant la dette reprenable de 7,4 milliards d'euros.

- Infrabel versera une partie de la redevance qu'elle perçoit pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, destinée à rémunérer le Fonds pour la mise à disposition de l'infrastructure.

Dès le budget 2005, le Fonds pour l'infrastructure ferroviaire recevra, en sus, une dotation pour lui permettre d'assumer la charge de cet endettement.

#### 4.4.2.7.2. Régulation du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et de la concurrence

Des systèmes adéquats de tarification et de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire doivent assurer à toutes les entreprises ferroviaires un accès égal et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire, répondre aux besoins des utilisateurs et permettre une concurrence équitable dans la fourniture des services ferroviaires.

Om deze onafhankelijkheid nog te verstevigen, zal de Staat op de Algemene vergadering over meer dan 80% van de stemmen beschikken, welke zijn deelname in het kapitaal van Infrabel ook moge zijn.

De opgelegde onverenigbaarheden op het vlak van de samenstelling van de beheersorganen van Infrabel zullen streng zijn tegenover de NMBS-Holding en haar vervoerfiliale.

De gespecialiseerde Infrabeldienst belast met de verdeling van de capaciteit en de tarificatie zal rechtstreeks afhangen van het directiecomité. Zijn leden zullen door het beroepsgeheim gebonden zijn en een code van goed gedrag zal de werking ervan bepalen. Het hoofd zal volledig onafhankelijk zijn van de NMBS-Holding, haar vervoerfiliaal of eender welke andere spoorwegonderneming.

Overeenkomstig de in de programmawet van 22 december 2002 ingebouwde activaovernemingsmechanismen en de beslissing van de regering om de schulden van de NMBS (historische schuld op 31 december 1992), de exploitatietekorten die voortvloeien uit haar openbare dienstverplichtingen, de vooruitfinanciering van de in aanmerking komende spoorweginvesteringen en de schuld van HST-FIN over te nemen, werden de volgende uitvoerende maatregelen genomen:

- De NMBS zal begin 2005 al haar activa die betrekking hebben op het spoorwegnet en de passiva die een overneembare schuld van 7,4 miljard euro vormen aan het Fonds voor spoorweginfrastructuur moeten overdragen.

- Infrabel zal een gedeelte van de heffingen die zij ontvangt voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur aan het Fonds storten als vergoeding voor de terbeschikkingstelling van de spoorweginfrastructuur.

Vanaf de begroting 2005 zal het Fonds voor spoorweginfrastructuur ook nog een dotatie ontvangen om deze schuldenlast verder te kunnen dragen.

#### 4.4.2.7.2. Regulering van het beheer van de spoorweginfrastructuur en de mededinging

Aangepaste tarifiering- en verdelingsystemen van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten moeten ervoor zorgen dat alle spoorwegondernemingen een gelijke en niet discriminerende toegang krijgen tot de spoorweginfrastructuur, aan de behoeften van de gebruikers beantwoorden en een billijke concurrentie toelaten bij het leveren van spoorwegdiensten.

Les entreprises ferroviaires doivent également disposer de toutes les informations requises pour exercer leur droit d'accès.

La mise en place d'un organe de contrôle chargé de surveiller l'application des dispositions réglementaires et en particulier la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'acquitte des fonctions essentielles que sont la tarification et l'octroi de sillons est indispensable pour une utilisation efficace et non discriminatoire de l'infrastructure ferroviaire.

Le comportement des entreprises ferroviaires sur le réseau belge requiert également un contrôle permanent et spécialisé.

Le gouvernement a choisi de créer un service spécifique au sein de l'administration, le Service de Régulation du Transport ferroviaire. Pour garantir son indépendance et un degré d'autonomie fonctionnelle suffisante à l'exercice de ses missions de contrôle, il est placé sous l'autorité hiérarchique immédiate du ministre de la Mobilité. Il sera totalement opérationnel en 2005.

*Le ministre de la Mobilité,*

Renaat LANDUYT

De spoorwegondernemingen moeten tevens over alle nodige informatie beschikken om hun toegangsrecht uit te oefenen.

De oprichting van een controleorgaan om toezicht te houden op de naleving van de reglementaire bepalingen, en in het bijzonder op de wijze waarop de beheerder van de spoorweginfrastructuur zich van zijn essentiële functies kwijt, met name de tarifiering en het toekennen van treinpaden, is onontbeerlijk voor een doeltreffend en niet discriminerend gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Het gedrag van de spoorwegondernemingen op het Belgisch spoorwegnet vereist ook een permanente en gespecialiseerde controle.

De regering heeft voor de oprichting gekozen van een specifieke dienst binnen de administratie, met name de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer. Om zijn onafhankelijkheid te waarborgen en hem voldoende functionele autonomie te geven voor de uitoefening van zijn controleopdrachten, werd deze dienst onder de onmiddellijke hiërarchische autoriteit van de minister van Mobiliteit geplaatst. Hij zal volledig operationeel zijn in 2005.

*De minister van Mobiliteit,*

Renaat LANDUYT

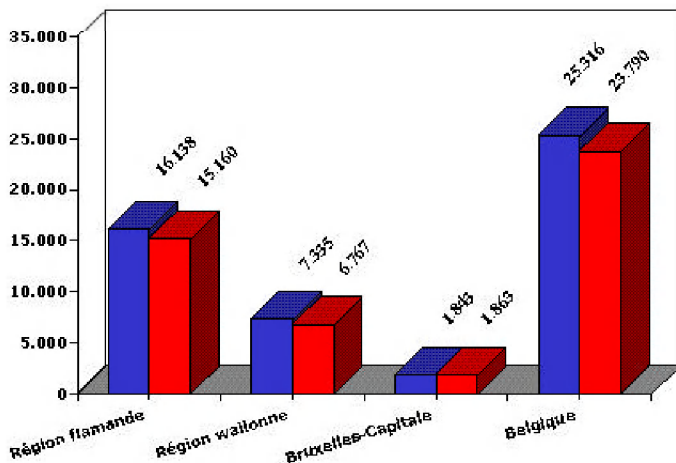
**Annexe 1**

Les chiffres de la sécurité routière 2004

a) Baisse du nombre d'accidents avec lésions corporelles

Les chiffres fournis par les parquets en matière d'accidents routiers avec blessés, montrent que pour la première moitié de 2004, une baisse remarquable du nombre d'accidents en comparaison de l'année précédente se manifeste.

Nombre d'accidents	région flamande	région wallonne	Bruxelles-Capitale	Belgique
Jan-juin 2003	16.138	7.335	1.843	25.316
Jan-juin 2004	15.160	6.767	1.863	23.790
Différence % Jan-juin 2003-2004	-6,06%	-7,74%	+1,09%	-6,03%



Le chiffres par Région et par province, montrent une diminution du nombre d'accidents corporels pour la première moitié de 2004 par rapport à la même période de l'année précédente. Seule Bruxelles-Capitale accuse une légère augmentation du nombre d'accidents.

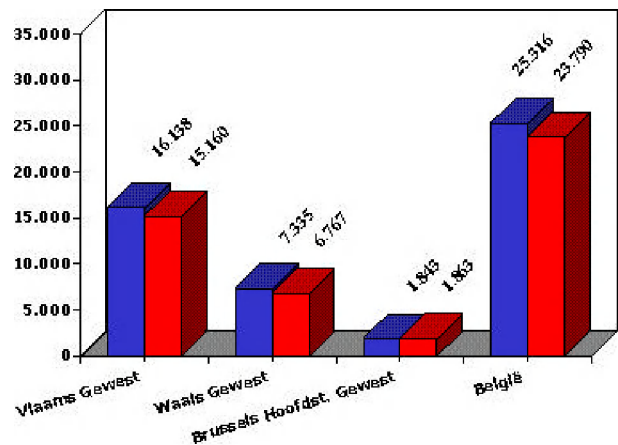
**Bijlage 1**

Cijfers verkeersveiligheid 2004

a) Daling van het aantal letselongevallen

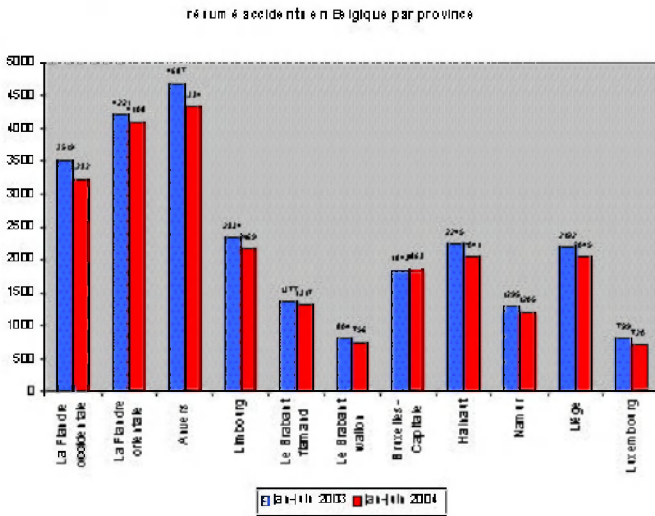
Uit geregistreerde cijfers van de parketten inzake verkeersongevallen met letsels, zien we in de eerste helft van 2004 alvast een duidelijke daling van het aantal ongevallen ten opzichte van dezelfde periode in 2003.

Aantal ongevallen met dodelingenwonden	Vlaams gewest	Waals gewest	Brussels Hoofdstedelijk gewest	Belgie
Jan-juin 2003	16.138	7.335	1.843	25.316
Jan-juin 2004	15.160	6.767	1.863	23.790
% verschil Jan-juin 2003-2004	-6,06%	-7,74%	+1,09%	-6,03%



Uit de cijfers per gewest en per provincie blijkt overal een daling van het aantal letselongevallen tijdens de eerste helft van 2004 ten opzichte van dezelfde periode in 2003. Enkel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden iets meer ongevallen geregistreerd.

Répartition du nombre d'accidents corporels en Belgique, selon les provinces



\*pour la province du Brabant-Flamand, les chiffres du parquet de Vilvoorde ne sont pas repris. Seuls les chiffres de Louvain et de Halle sont incorporés dans le graphique pour la province du Brabant-Flamand.

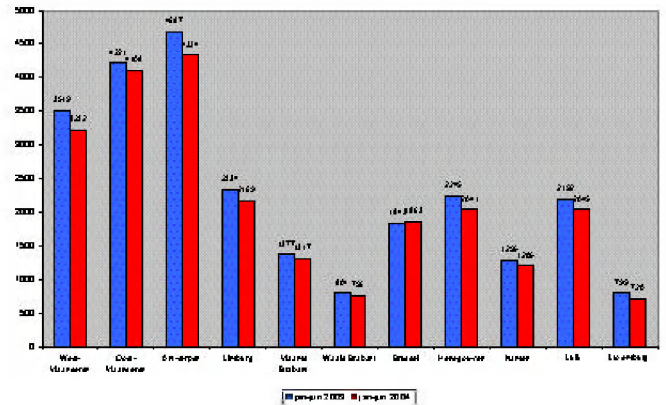
La Flandre occidentale	3519	3232	-8,16%
La Flandre orientale	4221	4108	-2,68%
Anvers	4687	4334	-7,53%
Limbourg	2334	2169	-7,07%
Le Brabant flamand	1377	1317	-4,36%
Le Brabant wallon	804	756	-5,97%
Arr. Bruxelles-Capitale	1843	1863	1,09%
Hainaut	2245	2041	-9,09%
Namur	1295	1205	-6,95%
Liège	2192	2045	-6,71%
Luxembourg	799	720	-9,89%
Région flamande	16138	15160	-6,06%
Région wallonne	7335	6767	-7,74%
Région Bruxelles-Capitale	1843	1863	1,09%
Belgique	25316	23790	-6,03%

b) Echantillon - police locale

D'après un échantillon, tiré d'un certain nombre de zones de police, la tendance décroissante est constatée. La limitation technique ne permet pas de centraliser - en analogie avec les chiffres présentés de la police de la route fédérale (voir : c) - toutes les zones de police locales, en matière d'accidents de la route avec lésions basées sur l'enregistrement des procès-verbaux.

Sur base d'un échantillon tiré auprès de certaines zones de police, les données suivantes ont été recueillies :

overzicht ongevallen België per provincie



\*Voor de provincie Vlaams-Brabant zijn de cijfers van het parket Vilvoorde niet opgenomen. Enkel de cijfers van Louvain en Halle zijn in deze grafiek verwerkt voor de provincie Vlaams-Brabant.

West-Vlaanderen	3519	3232	-8,16%
Oost-Vlaanderen	4221	4108	-2,68%
Antwerpen	4687	4334	-7,53%
Limburg	2334	2169	-7,07%
Vlaams-Brabant	1377	1317	-4,36%
Waal-Brabant	804	756	-5,97%
Brussels Hoofd stedelijk Gewest	1843	1863	1,09%
Henegouwen	2245	2041	-9,09%
Namen	1295	1205	-6,95%
Luik	2192	2045	-6,71%
Luxemburg	799	720	-9,89%
Vlaams Gewest	16138	15160	-6,06%
Waal-Brabant Gewest	7335	6767	-7,74%
Brussels Hoofd stedelijk Gewest	1843	1863	1,09%
BELGIE	25316	23790	-6,03%

b) Steekproef - lokale politie

Uit een steekproef van een aantal politiezones zien we een bevestiging van de dalende trend. Het is op dit moment technisch niet mogelijk om, naar analogie van de voorgestelde cijfers van de federale verkeerspolitie (zie c), van alle lokale politiezones de actuele gegevens inzake letselongevallen op basis van de pv- registratie te centraliseren.

Op basis van een beperkte rondvraag bij een aantal politiezones werden volgende gegevens verzameld :

Période: janvier - août					
Zone	Province	Nombre d'habitants	Nombre d'accidents 2003	Nombre d'accidents 2004	Evolution % 2004/2003
Bilzen - Hoeselt - Riemst	Limbourg	54.088	195	119	-25,16%
West-Limburg	Limbourg	33.332	87	69	-20,69%
Puyenbroeck	Flandre or	43.562	154	144	-6,49%
Meetjesland-centrum	Flandre or	31.757	182	146	-3,95%
Schelde-Leie	Flandre or	41.161	77	69	-10,39%
Deinze-Zulte	Flandre or	42.087	152	144	-8,86%
Gand	Flandre or	224.180	987	981	-0,61%
Kruibeke-Temse	Flandre or	41.018	154	124	-19,48%
Aalst	Flandre or	76.388	343	305	-11,08%
Ninove	Flandre or	34.862	134	134	0,00%
Erpe-Mere - Lede	Flandre or	35.880	99	89	-4,30%
St-Gillis-Waas - Stekene	Flandre or	34.120	114	126	10,53%
Wetteren-Laame-Wichelen	Flandre or	45.468	156	131	-16,03%
Denderleeuw-Haaltert	Flandre or	34.151	66	61	-7,58%
St-Niklaas	Flandre or	68.658	286	294	2,80%
Berlare-Zele	Flandre or	34.098	51	52	1,96%
Aalter - Knesselare	Flandre or	26.303	99	78	-19,35%
Oostende	Flandre oc	67.279	285	254	-10,88%
Bruges	Flandre oc	116.248	539	523	-2,97%
Blankenberge	Flandre oc	20.204	138	97	-29,71%
Vlas	Flandre oc	92.680	413	342	-16,74%
Midow	Flandre oc	45.802	99	103	10,75%
Kastze	Brabant fl.	41.704	139	71	-47,41%
Anvers	Anvers	446.528	1.611	1.514	-6,02%
<b>Total</b>		<b>1.731.549</b>	<b>6478</b>	<b>5973</b>	<b>-7,80%</b>

Période: janvier - juillet					
Zone	Province	Nombre d'habitants	Nombre d'accidents 2003	Nombre d'accidents 2004	Evolution % 2004/2003
Charleroi	Hainaut	200.827	413	292	-29,30
Dilbeek	Le brabant-flamande	37.722	50	38	-24,00
Ath	Le brabant-wallon	25.430	51	37	-27,45
Haute Meuse	Namur	35.407	162	113	-30,25
<b>Total</b>		<b>299.386</b>			

- Zone :
- West-Limburg: Halen, Herk-De-Stad en Lummen
  - Puyenbroeck: Lochristi, Moerbeke, Wachtabeke en Zelzate
  - Meetjesland-centrum: Eeklo, St. Laureins, Kaprijke
  - Schelde-Leie: De Pinte, Nazareth, Sint-Martens-Latem en Gavere
  - MIDOW: Meulebeke, Izegem, dentergem, Oostrozebeke en Wielsbeke
  - Kastze: Kampenhout, Steenokkerzeel en Zemst
  - VLAS: Kortrijk, Kuurne en Lendeledé
  - Haute Meuse: Dinant, Hastière Yvoir, Anhée, Onhaye

Il ressort des chiffres précités que le nombre d'accidents avec lésions corporelles entre janvier et août 2004 a reculé de 7,8% par rapport à l'année précédente. Il s'agit bien sûr d'un échantillon limité. Ces chiffres confirment que la sécurité routière est sur la bonne voie et que le nombre d'accidents avec lésions corporelles est bien en phase descendante.

Période: janvier - augustus					
Zone	Province	Aantal inwoners	Aantal ongevallen 2003	Aantal ongevallen 2004	Evolutie % 2004 tov 2003
Bilzen - Hoeselt - Riemst	Limburg	54.088	195	119	-25,16%
West-Limburg	Limburg	33.332	87	69	-20,69%
Puyenbroeck	Oost-Vl.	43.562	154	144	-6,49%
Meetjesland-centrum	Oost-Vl.	31.757	182	146	-3,95%
Schelde-Leie	Oost-Vl.	41.161	77	69	-10,39%
Deinze-Zulte	Oost-Vl.	42.087	152	144	-8,86%
Gent	Oost-Vl.	224.180	987	981	-0,61%
Kruibeke-Temse	Oost-Vl.	41.018	154	124	-19,48%
Aalst	Oost-Vl.	76.388	343	305	-11,08%
Ninove	Oost-Vl.	34.862	134	134	0,00%
Erpe-Mere - Lede	Oost-Vl.	35.880	99	89	-4,30%
St-Gillis-Waas - Stekene	Oost-Vl.	34.120	114	126	10,53%
Wetteren-Laame-Wichelen	Oost-Vl.	45.468	156	131	-16,03%
Denderleeuw-Haaltert	Oost-Vl.	34.151	66	61	-7,58%
St-Niklaas	Oost-Vl.	68.658	286	294	2,80%
Berlare-Zele	Oost-Vl.	34.098	51	52	1,96%
Aalter - Knesselare	Oost-Vl.	26.303	99	78	-19,35%
Oostende	West-Vl.	67.279	285	254	-10,88%
Brugge	West-Vl.	116.248	539	523	-2,97%
Blankenberge	West-Vl.	20.204	138	97	-29,71%
Vlas	West-Vl.	92.680	413	342	-16,74%
Midow	West-Vl.	45.802	99	103	10,75%
Kastze	Brabant Vl.	41.704	139	71	-47,41%
Antwerpen	Antwerpen	446.528	1.611	1.514	-6,02%
<b>Totaal</b>		<b>1.731.549</b>	<b>6478</b>	<b>5973</b>	<b>-7,80%</b>

Période: januari - juli					
Zone	Province	Aantal inwoners	Aantal ongevallen 2003	Aantal ongevallen 2004	Evolutie % 2004 tov 2003
Charleroi	Henegouwen	200.827	413	292	-29,30
Dilbeek	Vlaams-Brabant	37.722	50	38	-24,00
Ath	Brabant	25.430	51	37	-27,45
Haute Meuse	Waals-Brabant Namen	35.407	162	113	-30,25
<b>Totaal</b>		<b>299.386</b>			

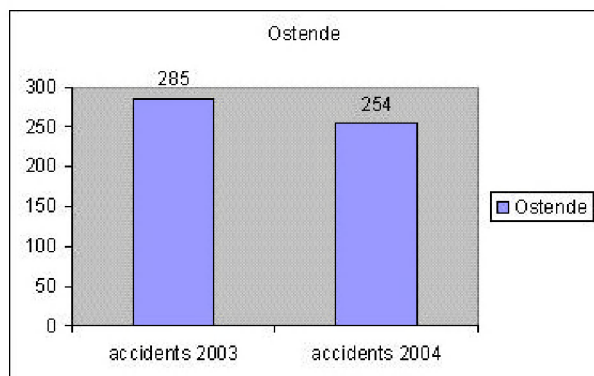
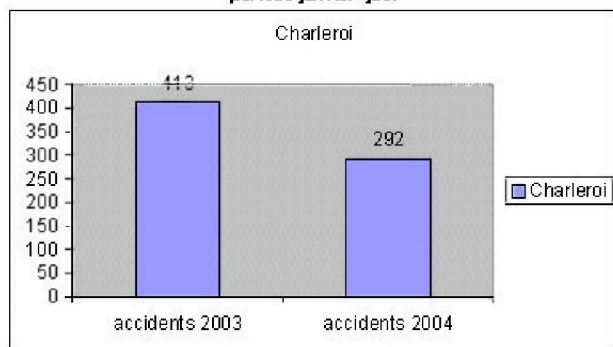
Verduidelijking politiezones :

- West-Limburg: Halen, Herk-De-Stad en Lummen
- Puyenbroeck: Lochristi, Moerbeke, Wachtabeke en Zelzate
- Meetjesland-centrum: Eeklo, St. Laureins, Kaprijke
- Schelde-Leie: De Pinte, Nazareth, Sint-Martens-Latem en Gavere
- MIDOW: Meulebeke, Izegem, dentergem, Oostrozebeke en Wielsbeke
- Kastze: Kampenhout, Steenokkerzeel en Zemst
- VLAS: Kortrijk, Kuurne en Lendeledé
- Haute Meuse: Dinant, Hastière Yvoir, Anhée, Onhaye

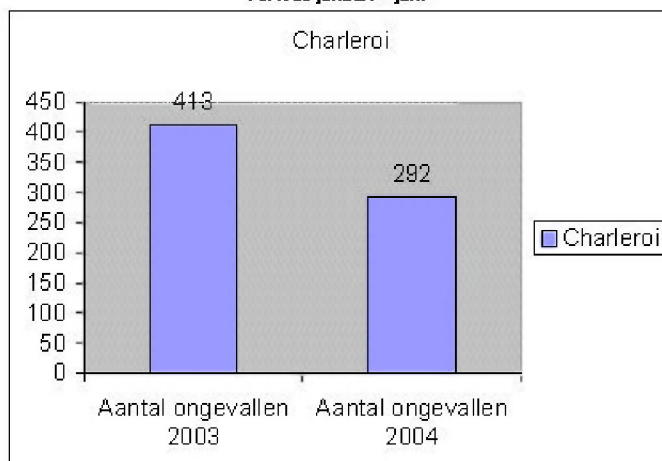
Uit de cijfers blijkt dat in deze zones het aantal letselgevallen in de periode januari-augustus 2004 t.o.v dezelfde periode in 2003 met 7,8 % gedaald is. Het gaat hier uiteraard om een beperkte steekproef. Deze cijfers versterken echter de vaststelling dat het in de goede richting gaat met de verkeersveiligheid en dat het aantal letselgevallen in dalende lijn gaat.

période janvier-août

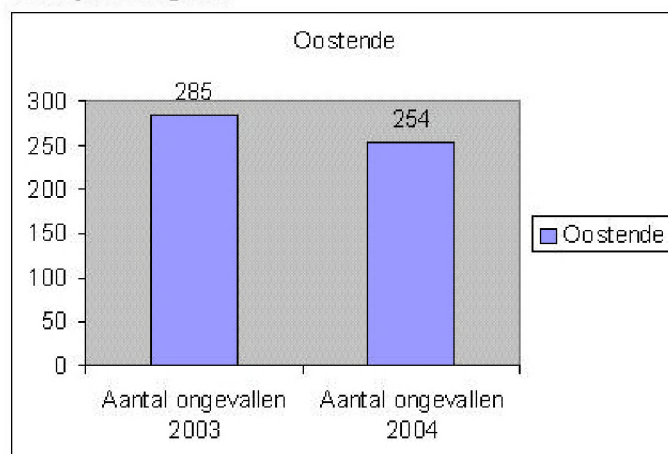
période janvier-juin



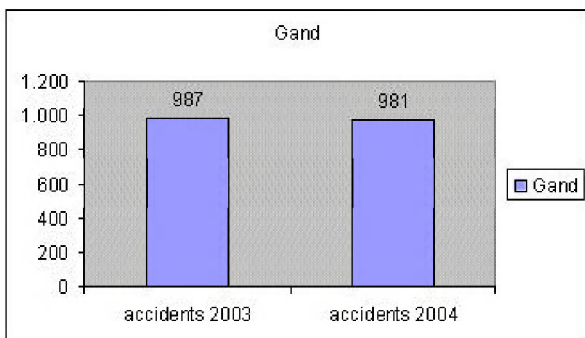
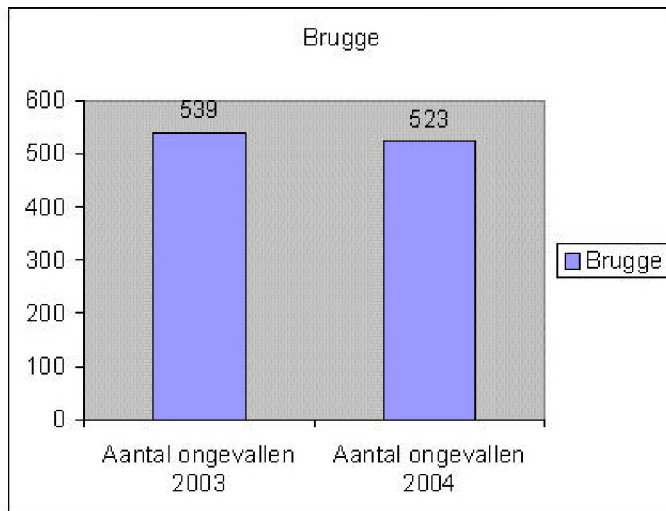
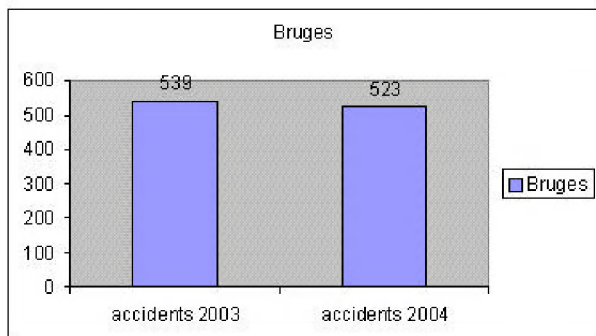
Periode januari - juni



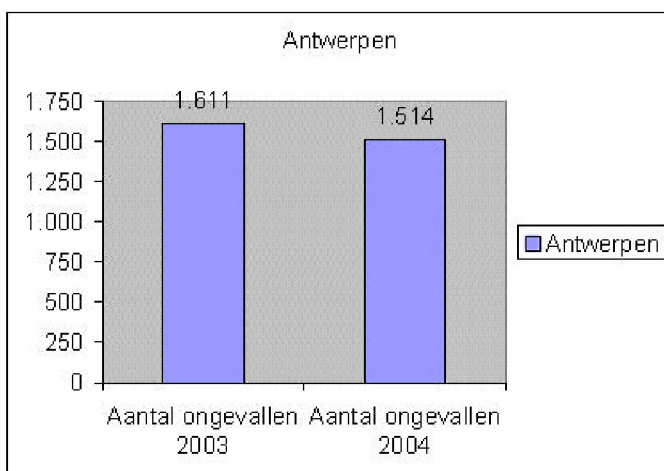
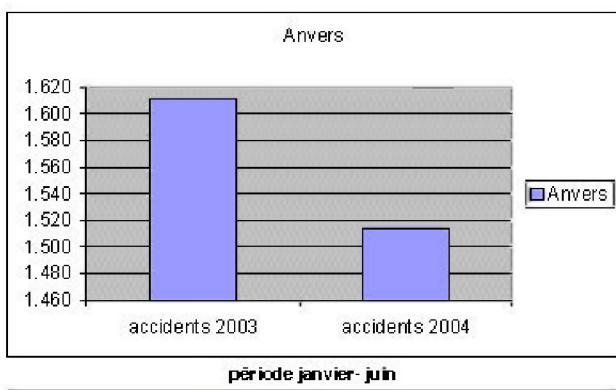
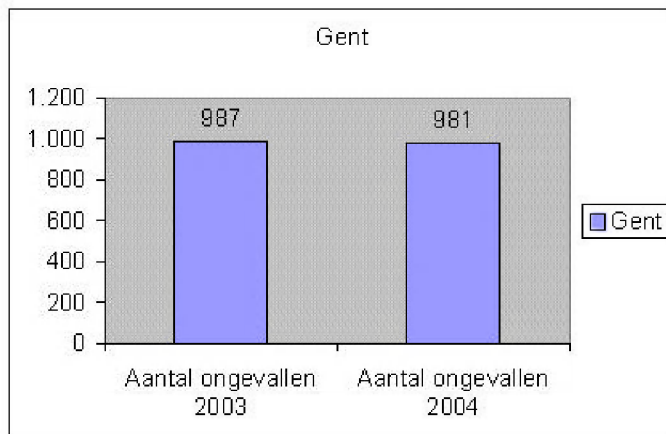
Periode januari - augustus



période janvier-août



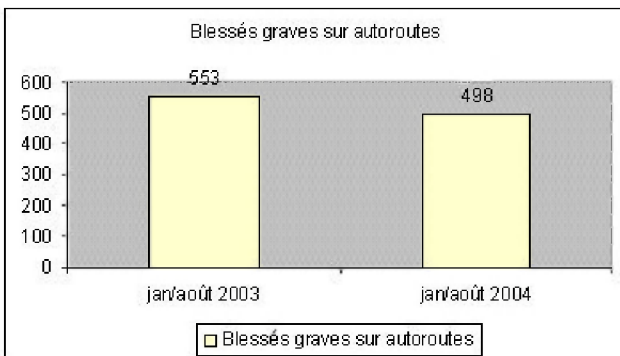
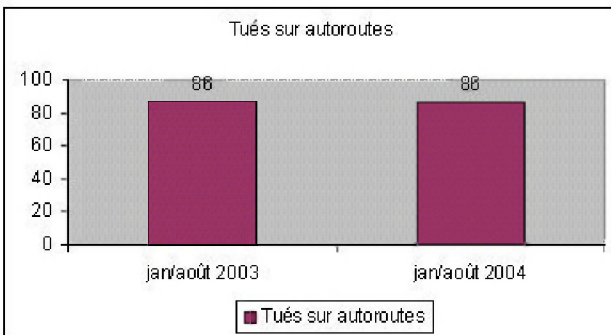
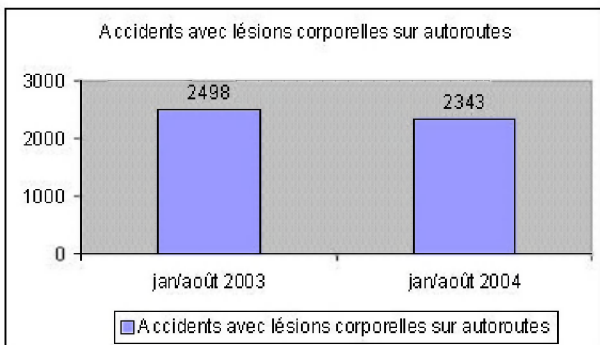
Periode januari - augustus



période janvier-juin

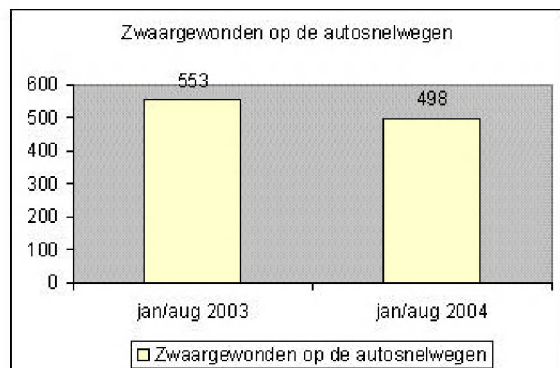
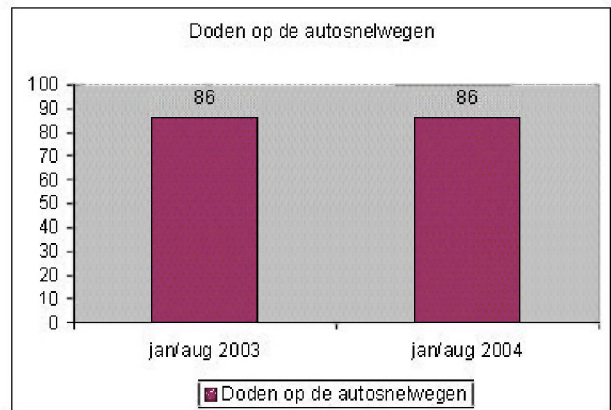
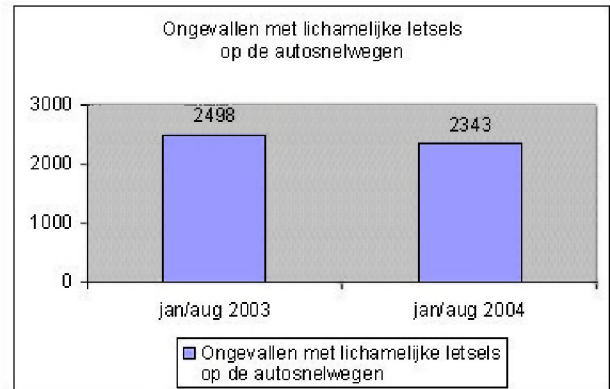
c) Chiffres de la police fédérale de janvier-août 2003/2004

La police fédérale fait l'enregistrement de tous les accidents sur toutes les autoroutes (1.750 km) et sur certaines voies régionales (330 km). Ces chiffres confirment également la baisse du nombre de victimes de la route lors des 8 premiers mois de 2004 (-6,20% accidents avec lésions corporelles).



c) Cijfers federale politie jan-aug 2004

De federale politie registreert in ons land de ongevallen op alle autosnelwegen (1.750 km) en een aantal aanverwante gewestwegen (330 km). Uit cijfers van de eerste 8 maanden van 2004 blijkt eveneens een daling van het aantal ongevallen met lichamelijke letsels met -6,20%.



Selon l'étude de la police fédérale, la vitesse inadap-tée ou excessive est le coupable numéro un des acci-dents sur les autoroutes, provoquant à peu près 3/4 des accidents de la route. Les contrôles de vitesse consti-tuent une mesure nécessaire afin d'améliorer la sécu-rité routière. Pour cette raison, la police fédérale a aug-menté le nombre de contrôles pendant les 8 premiers mois de 2004.

Contrôles	Résultats 2003 janvier-août	Résultats 2004 janvier-août	2003	Extrapolation résultats 2004 complet (x12/8)
<b>Vitesse</b>				
Radars : nombre d'heures de contrôles sur place	21.410	21.949	30.697	32.924
Radars : nombre de véhicules contrôlés	17.822.258	18.114.339	25.487.280	27.171.509
Caméras automatiques : nombre d'heures de contrôles	81.277	92.238	118.126	138.357
Contrôles orientés : nombre d'hommes/heures	36.856	31.848	51.558	47.772
<b>Alcool</b>				
Nombre d'heures de contrôles orientés alcool	12.422	11.153	22.055	16.730
Nombre de tests-haleines imposés	47.500	57.426	83.908	86.139
<b>Transport de biens et personnes</b>				
Nombre d'heures de contrôles orientés	24.534	27.638	35.470	41.457
<b>Équipements de sécurité</b>				
Nombre d'heures de contrôles orientés	7.850	8.565	10.528	12.848
Nombre de PV	3.092	2.222	10.528	3.333
Nombre de PI	1.446	2.943	10.528	4.415

L'augmentation du nombre de contrôles semble avoir un effet dissuasif. Les résultats démontrent que la mon-tée continue des activités de la police routière est cou-plée à une amélioration de la sécurité sur les routes. Le maintien des efforts fournis ainsi que les objectifs fixés par le gouvernement doivent être mis en oeuvre. Pour le moment, l'élaboration du nouveau plan d'actions 2005-2007 par la police routière est en cours. Celui-ci repren-dra les grandes lignes du plan précédent et les renou-vellera en utilisant certains outils de contrôle.

#### d) la Belgique au niveau européen

La propension décroissante du nombre d'accidents avec lésions corporelles, prouve l'efficacité de la loi sur la circulation routière. L'attention accrue accordée à la sécurité routière et les efforts supplémentaires déployés pour son respect engendrent ce bilan positif. Mais le tra-vail n'est pas encore fini. D'ailleurs, chaque mort de la route, en est un de trop.

Comparés aux pays voisins la Belgique reste un des leaders à cet égard.

Uit onderzoek van de federale politie blijkt dat onaan-gepaste snelheid of overdreven snelheid veruit de be-langrijkste oorzaak is van de ongevallen op onze auto-snelwegen. Bijna 3/4 van de ongevallen met doden of gewonden wordt hierdoor veroorzaakt. Snelheids-contrôles blijven dan ook aangewezen om de verkeers-veiligheid te verbeteren. Tijdens de eerste 8 maanden van 2004 heeft de federale politie dan ook het aantal controles verder opgevoerd.

Contrôles	Resultate n Jan- aug 2003	Resultate n Jan- aug 2004	Resultate n 2003	Extrapolatie resultaten 2004 volledig (x12/8)
<b>SNELHEID</b>				
Radars : uren controle ter plaatse	21.410	21.949	30.697	32.924
Radars : aantal gecontroleerde voertuigen	17.822.258	18.114.339	25.487.280	27.171.509
Onbemande camera's: uren controle ter plaatse	81.277	92.238	118.126	138.357
Georiënteerde controles: aantal manuren	36.856	31.848	51.558	47.772
<b>ALCOHOL</b>				
Georiënteerde controles: aantal manuren alcohol	12.422	11.153	22.055	16.730
Aantal opgelegde ademtesten	47.500	57.426	83.908	86.139
<b>VERVOER VAN GOEDEREN EN PERSONEN</b>				
Georiënteerde controles: aantal manuren	24.534	27.638	35.470	41.457
<b>VEILIGHEIDSRUSTINGEN</b>				
Georiënteerde controles: aantal manuren	7.850	8.565	10.528	12.848
<b>GSM</b>				
Aantal PV	3.092	2.222	10.528	3.333
Aantal Onmiddellijke inningen	1.446	2.943	10.528	4.415

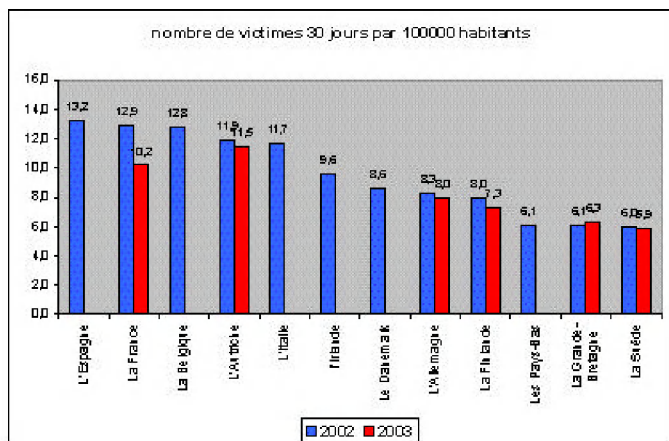
Het toegenomen aantal controles blijkt alvast een duidelijk ontradend effect te hebben. De cijfers tonen aan dat de activiteiten van de wegpolitie voortdurend toene-men, met een verbetering van de veiligheid op onze wegen tot gevolg. De geleverde inspanningen moeten worden volgehouden en de door de regering vooropge-stelde doelstelling zou moeten worden gehaald. Momen-teel bereidt de wegpolitie een nieuw actieplan 2005 - 2007 voor. Dit plan zal de grote lijnen van de laatste ja-ren overnemen en vernieuwen door het gebruik van be-paalde controlemiddelen.

#### d) België in de Europese context

Uit al deze dalende letselonegevalcijfers blijkt alvast dat de verkeerswet werkt. Toenemende aandacht voor verkeersveiligheid en bijkomende inspanningen inzake handhaving, zorgen voor een positieve trend. Het werk is echter niet af. Elke verkeersdode is er immers één teveel.

Kijken we echter buiten de landsgrenzen dan blijft België één van de koplopers.

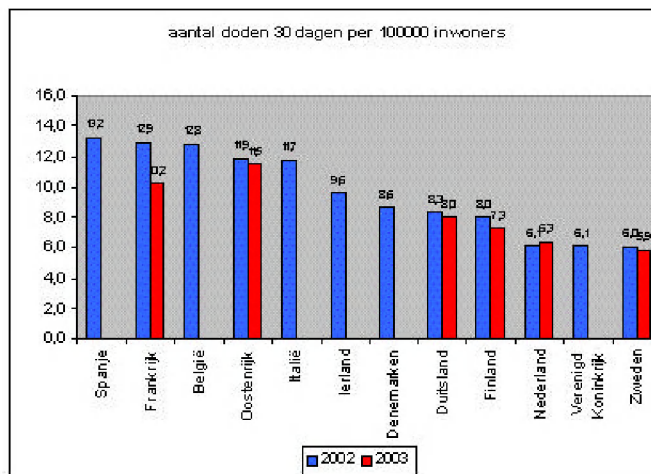
Le nombre des morts de la route 30 jours<sup>1</sup> par 100.000 habitants s'élève aux Pays-Bas, en Suède, en Grande-Bretagne, en Finlande et en Allemagne à moins de la moitié de ce nombre en Belgique. Les pays précités ont également pris des mesures supplémentaires afin d'obtenir une réduction drastique du nombre de victimes de la route.



Les pays ayant un nombre d'accidents de la route élevé, ont récemment pris des mesures drastiques afin de favoriser la sécurité routière. Par exemple, en 2002 et 2003, la France avait intensifié les contrôles de vitesse. Cette approche rigoureuse a porté ses fruits, et a engendré une baisse de 27,4% du nombre de tués sur la route. Pendant la première moitié de 2004, par rapport à la situation de l'année précédente. On a également constaté une baisse considérable du nombre d'accidents sur la route. Grâce à cette approche stricte, la situation en France en matière d'accidents de la route a évolué favorablement.

<sup>1</sup> Pour les statistiques d'accidents, toutes les victimes de la route qui décèdent dans les 30 jours qui suivent l'accident sont reprises dans les statistiques.

Het aantal verkeersdoden 30 dagen<sup>1</sup> per 100.000 inwoners ligt in landen als Nederland, Zweden, Verenigd Koninkrijk, Finland en Duitsland zowat de helft lager. Ook in deze landen werden de afgelopen jaren extra maatregelen genomen om het aantal verkeersslachtoffers drastisch te doen dalen.



Ook landen met een hoog aantal verkeersslachtoffers namen recent ingrijpende maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen. Zo kwam er in Frankrijk in 2002 en 2003 een sterke toename van het aantal snelheidscontroles. Deze strengere aanpak in Frankrijk werpt alvast vruchten af met een daling van het aantal verkeersdoden tijdens de eerste helft van 2004 met -27,4% t.o.v. dezelfde periode vorig jaar. Ook het aantal verkeersongevallen is sterk gedaald. Een strengere aanpak zorgt dus ook in Frankrijk voor een positieve evolutie van het aantal verkeersongevallen.

<sup>1</sup> Bij ongevallenstatistieken worden alle verkeersslachtoffers die 30 dagen na het ongeval overlijden nog in de statistieken opgenomen.

**BIJLAGE 2**

**ANNEXE 2**

**Transport de marchandises en Belgique :  
principaux modes de transport (1997-2003)**

Mode de transport	1997	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Quantités transportées (en 1.000 tonnes)</b>	<b>614.807</b>	<b>601.849</b>	<b>646.736</b>	<b>682.843</b>	<b>661.483</b>	<b>709.702</b>
Navigation intérieure	106.978	106.977	110.309	120.944	128.561	135.115
Chemin de fer	58.849	60.696	59.149	61.279	57.050	57.198
Transport routier	448.980	434.176	477.278	500.620	475.872	517.389
- trafic intérieur	323.583	287.390	329.934	323.210	298.134	313.874
- entrées	47.065	56.605	54.703	68.256	67.122	64.665
- sorties	60.485	66.768	67.685	84.319	85.910	114.624
- transit sans transbordement	17.847	23.413	24.956	24.835	24.706	24.226
<b>Tonnes-kilomètres prestées (en millions tkm)</b>	<b>47.492</b>	<b>49.187</b>	<b>52.042</b>	<b>57.033</b>	<b>58.286</b>	<b>62.496</b>
Navigation intérieure	5.931	6.113	6.455	7.313	7.732	8.150
Chemin de fer	7.465	7.600	7.392	7.674	7.080	7.298
Transport routier	34.096	35.474	38.195	42.046	43.474	47.048
- trafic intérieur	19.156	17.487	20.554	21.103	22.192	22.898
- entrées	5.041	6.227	5.875	7.487	7.397	7.178
- sorties	6.330	7.077	6.775	8.491	8.942	12.127
- transit sans transbordement	3.569	4.683	4.991	4.965	4.941	4.845

**Goederenvervoer op Belgisch grondgebied : voornaamste vervoersmodi (1997-2002)**

Voor naamste vervoersmodi	1997	1998	1999	2000	2001	2002
<u>Vervoerde hoeveelheden (in 1.000 ton)</u>	<u>614.807</u>	<u>601.849</u>	<u>646.736</u>	<u>682.843</u>	<u>661.483</u>	<u>709.702</u>
Binnenscheepvaart	106.978	106.977	110.309	120.944	128.561	135.115
Spoorwegen	58.849	60.696	59.149	61.279	57.050	57.198
Wegvervoer (a)	448.980	434.176	477.278	500.620	475.872	517.389
- binnenlands						
vervoer (b)	323.583	287.390	329.934	323.210	298.134	313.874
- aanvoer	47.065	56.605	54.703	68.256	67.123	64.665
- afvoer	60.485	66.768	67.685	84.319	85.910	114.624
- doorvoer zonder overlading	17.847	23.413	24.956	24.835	24.706	24.226
<u>Gepresteerde tonkilometers (in miljoen tkm)</u>	<u>47.492</u>	<u>49.187</u>	<u>52.042</u>	<u>57.033</u>	<u>58.286</u>	<u>62.496</u>
Binnenscheepvaart	5.931	6.113	6.455	7.313	7.732	8.150
Spoorwegen	7.465	7.600	7.392	7.674	7.080	7.298
Wegvervoer (a)	34.096	35.474	38.195	42.046	43.474	47.048
- binnenlands						
vervoer (b)	19.156	17.487	20.554	21.103	22.193	22.898
- aanvoer	5.041	6.227	5.875	7.487	7.397	7.178
- afvoer	6.330	7.077	6.775	8.491	8.943	12.127
- doorvoer zonder overlading	3.569	4.683	4.991	4.965	4.941	4.845

## Annexe 3

<b>Programmes d'amélioration (Processus traités)</b>	<b>Directions / Services</b>
1. <b>Préparer la politique générale</b> à mettre en œuvre au sein du SPF	Toutes les DG
2. <b>Participer à l'élaboration des réglementations internationales / élaborer et rédiger la réglementation belge</b>	Toutes les DG
3. <b>Délivrer des certificats / des autorisations :</b> 3.1. Certifier des personnes (DGTM/DGTT) 3.2. Certifier des bateaux (DGTM/DGTT) 3.3. Délivrer des autorisations pour le transport par route de marchandises et de personnes (DGTT) 3.4. Délivrer des homologations nationales et européennes pour les véhicules (DGM SR) 3.5. Délivrer des autorisations de transport exceptionnel (DGM SR)	- Direction Contrôle de la Navigation + Direction de la Navigation intérieure - Direction Contrôle de la Navigation : + Direction de la Navigation intérieure - Direction du Transport par route  - Service Véhicules  - Service du Transport exceptionnel
4. <b>Revoir la politique et le processus de contrôle :</b> 4.1. Exécuter les inspections maritimes (DGTM) 4.2. Contrôler le transport de marchandises dangereuses (DGTM/DGTT/DGTA) 4.3. Contrôler l'application des normes en matière de sécurité ferroviaire (DGTT) 4.4. Contrôler le transport par route (DGTT)	- Direction Contrôle de la Navigation  - Direction Contrôle de la Navigation + Direction Transport par route + Direction Inspection aérienne - Service technique d'appui ferroviaire  - Direction Contrôle et Organismes de transport
5. <b>Délivrer et gérer les permis de conduire</b> (DGM SR)	- Service du Permis de conduire
6. <b>Suivre les plans d'investissement de la SNCB</b> (DGTT)	- Direction du Transport par rail : Aspects techniques
7. <b>Reconnaître et contrôler des organismes :</b> 7.1. Reconnaître et contrôler des organismes maritimes (DGTM) 7.2. Reconnaître et contrôler les centres d'examen, les auto-écoles et les communes délivrant les permis de conduire (DGM SR) 7.3. Reconnaître et contrôler les organismes de contrôle technique (DGM SR) 7.4. Agréer et contrôler les installateurs et réparateurs de tachygraphes, de limiteurs de vitesse et de LPG (DGM SR) 7.5. Contrôler les règlements communaux	- Direction du Contrôle de la navigation  - Service du Permis de conduire  - Service Véhicules  - Service Véhicules  - Service de la Circulation routière
8. <b>Service d'encadrement « Budget et Contrôle de gestion »</b> 8.1. Elaborer le budget du SPF 8.2. Suivre et contrôler l'exécution du budget 8.3. Optimiser la gestion des comptes du SPF	Service d'encadrement « Budget et Contrôle de gestion » + toutes les DG
9. <b>Service d'encadrement « Personnel et</b>	Service d'encadrement « Personnel et

## Bijlage 3

Verbeteringsprogramma's (Behandelde processen)	Directies / diensten
1. <b>Voorbereiden van het algemeen beleid</b> dat binnen de FOD moet worden toegepast	Alle DG
2. <b>Deelnemen aan de totstandkoming van de internationale wetgeving / Uitverlenen en opstellen van de Belgische wetgeving</b>	Alle DG
3. <b>Afleveren van certificaten / vergunningen:</b> 3.1. Certificeren van personen (DGMV/DGVL) 3.2. Certificeren van vaartuigen (DGMV/DGVL) 3.3. Afleveren van vergunningen voor het wegvervoer van goederen en personen (DGVL) 3.4. Afleveren van nationale en Europese homologaties voor voertuigen (DGMVV) 3.5. Afleveren van de vergunningen voor uitzonderlijk vervoer (DGMVV)	- <b>DIRECTIE SCHEEPVAARTCONTROLE + DIRECTIE BINNENVAART</b> - Directie Scheepvaartcontrole + Directie Binnenvaart - Directie Wegvervoer - Dienst Voertuigen - Dienst Uitzonderlijk vervoer
4. <b>Herzien van het beleid en het controleproces:</b> 4.1. Uitvoeren van zeevaartinspecties (DGMV) 4.2. Uitvoeren van controle van het vervoer van gevaarlijke goederen (DGMV/DGVL/DGLV) 4.3. Uitvoeren van controle van de toepassing van de normen inzake spoorwegveiligheid (DGVL) 4.4. Uitvoeren van controle van het wegvervoer (DGVL)	- Directie Scheepvaartcontrole - Directie Scheepvaartcontrole + Directie Wegvervoer + Directie Luchvaartinspectie - Technische steundienst voor het Spoorvervoer - Directie Controle en Transportorganisatoren
5. <b>Afleveren en beheren van rijbewijzen</b> (DGMVV)	- Dienst Rijbewijs
6. <b>Opvolgen van de investeringsplannen van de NMBS</b> (DGVL)	- Directie Spoorvervoer: Technische aspecten
7. <b>Erkennen en controle uitvoeren van de organismen:</b> 7.1. Erkennen en controle uitvoeren van de scheepvaartorganismen (DGMV) 7.2. Erkennen en controle uitvoeren van de examencentra, de autorijscholen en de gemeenten voor de rijbewijzen (DGMVV) 7.3. Erkennen en controle uitvoeren van de organismen voor technische keuring (DGMVV) 7.4. Erkennen en controle uitvoeren van de installateurs en herstellere van tachografen, snelheidsbegrenzers en LPG (DGMVV) 7.5. Controle uitvoeren op de gemeentelijke reglementen	- Directie Scheepvaartcontrole: Dienst Certificatie "Zeevaart" - Dienst Rijbewijs - Dienst Voertuigen - Dienst Voertuigen - Dienst Verkeersreglementering
8. <b>Stafdienst "Begroting en Beheerscontrole"</b> 8.1. Opstellen begroting van de FOD 8.2. Opvolgen en controle uitvoeren van de uitvoering van de begroting 8.3. Optimaliseren van het beheer van de rekeningen van de FOD	Stafdienst "Begroting en Beheerscontrole" + alle DG

<p><b>Organisation »</b>            9.1. Payer les allocations, les indemnités et les missions à l'étranger            9.2. Optimiser la gestion des absences et des congés</p>	<p>Organisation » + toutes les DG</p>
<p><b>10. Service d'encadrement « Technologie de l'Information et de la Communication » :</b>             Tous les processus</p>	<p>Service d'encadrement « Technologie de l'Information et de la Communication » + toutes les DG</p>
<p><b>11. Améliorer la gestion des connaissances au sein du SPF</b>            11.1. Marchés publics            11.2. Gestion des Connaissances en général</p>	<p>Toutes les DG + Services d'encadrement</p>

<p>9. <b>Stafdiens t "Personeel en Organisatie"</b>  9.1. Uitbetalen van de vergoedingen, toelagen en buitenlandse zendingen  9.2. Optimaliseren van het beheer van de afwezigheden en verloven</p>	<p>Stafdiens t "Personeel en Organisatie"  + alle DG</p>
<p>10. <b>Stafdiens t "Informatie - en Communicatie Technologie"</b>  Alle processen</p>	<p>Stafdiens t "Informatie- en Communicatie Technologie" + alle DG</p>
<p>11. <b>Verbeteren van het kennisbeheer</b> binnen de FOD  11.1. Openbare aanbestedingen  11.2. Kennisbeheer in het algemeen</p>	<p>Alle DG + Stafdiens ten</p>