

# BELGISCHE SENAAT

---

ZITTING 2000-2001

---

23 MEI 2001

---

## Voorstel van resolutie inzake mobiliteit

---

**TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE  
VOOR DE FINANCIËN EN DE ECONOMISCHE  
AANGELEGENHEDEN**

---

### 1. INLEIDING

Mobiliteit is een van de belangrijkste problemen van onze tijd. Ze heeft implicaties inzake werkgelegenheid, competitiviteit, levenskwaliteit.

Was mobiliteit aanvankelijk vooral gericht op het woon-werkverkeer, dan heeft ze vandaag steeds meer betrekking op de privé-verplaatsingen (ontspanning, kinderen, enz.).

Mobiliteit houdt verband met twee andere problemen, die nauw verbonden zijn met de keuzen die gemaakt werden of gemaakt moeten worden, met name de milieuproblematiek (luchtvervuiling, geluidsoverlast, rationeel energieverbruik, gebruik van de ruimte en levenskwaliteit) en de veiligheid en meer in het bijzonder de verkeersveiligheid.

Deze twee problemen lopen parallel met het mobiliteitsprobleem. Als keuzes moeten worden gemaakt rond één ervan (dat van de mobiliteit) stoot men vaak

---

*Zie:*

Stukken van de Senaat:

2-448 - 2000/2001:

Nr. 1: Verslag.

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2000-2001

---

23 MAI 2001

---

## Proposition de résolution relative à la mobilité

---

**TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION DES  
FINANCES ET DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES**

---

### 1. INTRODUCTION

La mobilité constitue l'un des problèmes importants de notre temps. Elle a des implications notamment en termes d'emploi, de compétitivité, de qualité de vie.

Axée à l'origine sur les besoins de déplacement domicile-lieu de travail, elle se décline aujourd'hui de plus en plus en termes de déplacements privés (loisirs, enfants, etc.).

La mobilité va de pair avec deux problèmes connexes, largement liés aux choix faits ou à faire en la matière, à savoir la problématique de l'environnement, d'une part, (pollution de l'air, nuisances sonores, utilisation rationnelle de l'énergie, utilisation de l'espace et qualité de vie) et, d'autre part, la sécurité, et tout particulièrement la sécurité routière.

Ces deux problématiques peuvent être examinées parallèlement à celles de la mobilité. Certains choix dictés par l'une d'elles (celle de la mobilité) se heur-

---

*Voir:*

Documents du Sénat:

2-448 - 2000/2001:

N° 1: Rapport.

op de beperkingen opgelegd door de andere. Men mag ze evenwel geenszins door elkaar halen.

Overigens overschrijdt de notie mobiliteit de vervoersproblematiek. Dat is ook de reden waarom voor deze term werd geopteerd.

Mobiliteit is immers nauw verbonden met sociale organisatie (werk, ontspanning, huisvesting en bevoorrading) en daardoor ook met de ruimtelijke inrichting, met andere woorden met de ruimtelijke ordening.

De werkgroep mobiliteit sluit zich aan bij de prioritaire doelstellingen geformuleerd voor een duurzaam beheer van de mobiliteit in het federaal Plan Duurzame Ontwikkeling (punt 439).

1. Het beheersen van de verplaatsingsbehoeften (en vooral van de groei van de gemotoriseerde verplaatsingsbehoeften).

2. De veiligheid bij verplaatsingen verzekeren.

3. Het rationeler ge- en verbruik van alle vervoersmiddelen.

4. Het bevorderen van de overstap naar de milieuvriendelijkste vervoersmiddelen.

Deze doelstellingen overschrijden in ruime mate de bevoegdheid van de federale Staat en dus ook van de Senaat. Als reflectiekamer heeft de Senaat evenwel als opdracht een algemene visie uit te werken waarover alle sociale actoren en ook de overheid het eens kunnen worden.

Het federale Parlement, de federale regering en alle andere actoren, staan dan voor de uitdaging, elk binnen zijn bevoegdheid, ervoor te zorgen dat ze deze problematiek kunnen aanpakken, dit zowel op korte, middellange als lange termijn.

Dit document moet het uitgangspunt zijn voor een veelomvattend werk van lange adem. Zoniet dreigt men in een vicieuze cirkel te belanden.

## 2. VOORAFGAAND

De vrijheid om te gaan en te komen is een fundamenteel recht, dat moet beschermd en verdedigd worden. Ze kan alleen maar worden beperkt voor zover dat strikt nodig is. Overigens heeft een recht maar zin als het ook kan worden uitgeoefend. Men moet er dus voor zorgen dat het gebruik ervan niet onmogelijk wordt gemaakt door overdrijvingen en vermijden dat een deel van de bevolking ervan uitgesloten blijft omdat het economisch zwak staat.

In dit opzicht schrijven sommigen de gevaarlijke toename van de mobiliteitsbehoeften toe aan een te lage kostprijs van het vervoer voor de gebruiker. Het zou duidelijker zijn moest de prijs die aan de gebruiker wordt gevraagd de reële kostprijs van de verplaat-

tant souvent aux contraintes imposées par les deux autres. Cependant, on ne doit en aucun cas confondre les deux.

Par ailleurs, la mobilité est une notion qui dépasse le seul problème du transport, raison pour laquelle ce terme a d'ailleurs été choisi.

Elle est en effet intimement liée à l'organisation sociale (travail, loisirs, logement et approvisionnement) et, par là même, à l'organisation spatiale, c'est-à-dire à l'aménagement du territoire.

Le groupe de travail « Mobilité » adhère aux objectifs prioritaires relatifs à la gestion durable de la mobilité qui ont été formulés dans le Plan fédéral de développement durable (point 439).

1. Contrôler les besoins de déplacements (et surtout la croissance des besoins de déplacements motorisés).

2. Assurer la sécurité des déplacements.

3. Encourager une utilisation plus rationnelle de tous les moyens de transport.

4. Stimuler le passage aux moyens de transport les plus respectueux de l'environnement.

Toutes ces notions dépassent largement les seules compétences de l'État fédéral et donc du Sénat. Cependant, en tant qu'organe de réflexion, le Sénat a pour tâche de proposer une vision d'ensemble de la problématique à laquelle tous les acteurs sociaux et les pouvoirs publics peuvent souscrire.

Il appartient ensuite au Parlement fédéral et au gouvernement fédéral ainsi qu'aux autres acteurs, chacun pour les compétences qui sont les siennes, d'agir pour répondre aux défis de cette problématique, dans le court, le moyen et le long terme.

Ce document se veut le point de départ d'un travail plus vaste et de longue haleine sans lequel un perpétuel recommencement est à craindre.

## 2. PRÉLIMINAIRES

La liberté d'aller et venir est un droit fondamental. À ce titre, il doit être préservé et défendu. Il ne peut être limité que dans la mesure où c'est strictement nécessaire. Par ailleurs, un droit n'a de sens que s'il peut être utilisé. Il faut donc veiller à ne pas en rendre l'usage impossible par son propre excès et éviter qu'une partie de la population n'en soit exclue par sa faiblesse économique.

À cet égard, certains attribuent le dangereux accroissement des besoins en mobilité à un coût trop bas du transport pour l'utilisateur. Si l'exigence de transparence voudrait que le coût réel des déplacements soit reflété dans le prix demandé à l'utilisateur,

singen weerspiegelen. Niettemin moet er voor gewaakt worden dat de aanpassing van ons economisch systeem gespreid wordt in de tijd. Plotse verstoringen zouden wel eens het gewenste resultaat, namelijk de duurzame ontwikkeling en de levenskwaliteit, ongunstig kunnen beïnvloeden.

De werkelijke kostprijs moet trouwens gecorrigeerd worden in functie van het algemeen belang, dit zowel wat de toegankelijkheid voor de zwakkeren betreft als met het oog op een harmonieuze regionale ontwikkeling.

Om aan deze vereisten tegemoet te komen, is een diepgaande reflectie nodig over de sociale organisatie in het algemeen en dus ook over de ruimtelijke ordening. Het is deze reflectie die moet worden voortgezet.

Niettemin kunnen nu al een aantal grote gedragslijnen inzake mobiliteit worden ontwikkeld. Hiervoor steunen we op de ervaring en het werk van de experts, die hun opvattingen tijdens de hoorzittingen van de commissie hebben uiteengezet.

Over deze grote lijnen bestaat een consensus. Sommige lijken overigens evident, maar verdienen te worden herhaald.

— Om ruimte te besparen, zijn massastromen nodig. Men moet met andere woorden de transportmodi aanmoedigen die het grootste bruikbare volume aanbieden, dit zowel voor goederen als voor passagiers. Een dergelijke maatregel heeft een positief effect op het milieu (energiebesparing en minder vervuiling) en op de veiligheid (gereguleerd en dus veiliger vervoer).

— Als het massavervoer niet volstaat, moet het worden aangevuld met andere vervoersmiddelen, via de intermodaliteit, waarmee de goed georganiseerde overstap van de ene vervoerswijze naar de andere wordt bedoeld. Dit geldt zowel voor het goederen- als voor het personenvervoer. Het intermodaal vervoer vult het massavervoer aan, het vervangt het niet.

— De infrastructuur moet aangepast worden aan de keuzen van massificatie en intermodaliteit. De tijd die nodig is om de infrastructuren te realiseren, brengt mee dat het aanbod van massavervoersmiddelen de vraag voorafgaat.

— De sociale organisatie moet zoveel mogelijk de behoefte aan, en niet het recht op, verplaatsing verminderen, door het dichterbij brengen van de woonplaats en de plaatsen van vrijetijdsbesteding, arbeid en dienstverlening (administratie, scholen, handelszaken, ...).

— Om de voordelen van het massatransport te optimaliseren (en de intermodaliteit te beperken tot wat noodzakelijk is), moet een ruimtelijke ordening

il faut toutefois veiller à ce que l'adaptation de notre système économique se fasse dans la durée afin de ne pas provoquer de façon brutale des perturbations qui nuiraient à l'effet recherché, soit la durabilité du développement et la qualité de vie.

Par ailleurs, il y a lieu, dans l'intérêt général, d'apporter des correctifs à ce coût réel tant pour l'accès des plus faibles que pour un développement régional harmonieux.

La rencontre de ces exigences suppose une réflexion approfondie sur l'organisation sociale en général et, par conséquent, sur l'aménagement du territoire. C'est cette réflexion qui doit être poursuivie.

D'ores et déjà cependant, un certain nombre de grandes lignes de conduite, issues de l'expérience et des travaux des experts, dont la Commission a entendu les opinions au travers des auditions menées, peuvent être tracées et sont de nature à rencontrer la problématique de la mobilité.

Ces grandes lignes font l'objet d'un consensus, certaines d'ailleurs paraissent être des évidences, mais gagnent à être rappelées.

— Pour économiser l'espace, il faut massifier les flux, soit, dit simplement, privilégier les modes de transport offrant les plus gros volumes utiles, tant pour les marchandises que pour les passagers. L'effet positif de cette mesure s'étend à l'environnement (économie d'énergie et réduction des émissions polluante) et à la sécurité (trafic régulé, donc plus sûr).

— Lorsque le moyen de transport de masse s'avère inadéquat, il doit être complété par d'autres moyens de transport par le biais de l'intermodalité, soit, dit plus simplement, le passage bien organisé d'un mode à un autre. Cela vaut aussi bien pour le transport de biens que pour le transport de personnes. L'intermodalité est complémentaire par rapport au transport de masse, elle ne doit pas s'y substituer.

— L'infrastructure doit être capable de répondre aux choix de massification et d'intermodalité. Le temps nécessaire à la réalisation des infrastructures implique que l'offre de transport de masse précède la demande.

— L'organisation sociale doit, autant que possible, réduire le besoin en déplacement (et non réduire le droit de se déplacer), par le rapprochement de l'habitat et des lieux de loisirs, de travail et de services (administration, écoles, commerces, ...).

— Pour optimiser les avantages du transport de masse (et limiter l'intermodalité à ce qui est nécessaire), il faut promouvoir un aménagement du terri-

bevorderd worden die een concentratie van activiteiten begunstigt (het tegenovergestelde van een buitensporige en nutteloze versnippering). Een dergelijke ordening wordt nog interessanter wanneer ze rond bestaande infrastructures wordt gevormd. De vermindering van de verplaatsingsbehoefte moet opgevangen worden door de multifunctionaliteit.

Bovendien veronderstelt de sociale verandering die de oplossing van het mobiliteitsprobleem moet brengen ook een mentaliteitsverandering.

Tijdens de laatste veertig jaar stelde men de auto centraal in de economische en sociale organisatie. De stad, de infrastructures, de ruimtelijke ordening, de zones voor de arbeid, de vrijetijdsbesteding en de dienstverlening werden geconcipieerd voor en rond de auto, van de sociale buurten tot de prestigehotels. Talrijke inrichtingen zijn gecreëerd voor de auto en zo berekend dat ze met de auto bereikbaar zijn. Vele betrekkingen kunnen maar worden ingenomen door personen in het bezit van een wagen, enzovoort. In de steden is het geen uitzondering dat het voetpad slechts bestaat uit de ruimte die overblijft na de berekening van de ruimte die voor auto's nodig is.

De auto was en is nog altijd een bron van vooruitgang en comfort. De plaats die hij in onze maatschappij heeft ingenomen, het symbool van de sociale status en de exclusieve noden die rond de auto werden gecreëerd, hebben echter belangrijke gevolgen op de kwaliteit van ons leven.

Mobiliteit is dus een sociaal basisrecht (de voersarmoede dient bestreden te worden). De bereikbaarheid van alle sociale, economische en culturele knooppunten is ook een basisrecht, maar dit kan niet enkel door meer verkeer, dit moet in eerste instantie ook door een goede ruimtelijke ordening verzekerd worden. Maar ook een leefbare omgeving en verkeersveiligheid zijn basisrechten. Net als het recht op gezondheid. Om de emissies van het verkeer duurzaam te verminderen, is investeren in schone technologieën onvoldoende. Een vermindering van het aantal auto's en autoverplaatsingen is noodzakelijk.

### 3. PERSONENVERVOER

#### Promotie van het openbaar vervoer

In vergelijking met de andere lidstaten van de Europese Unie, bengelt het Belgisch beleid betreffende het openbaar vervoer achteraan. De staatshervorming, de grote bevolkingsdichtheid en de gevolgen van de jarenlange bevordering van individuele verplaatsingen per auto zijn de belangrijkste oorzaken van deze toestand. De beheersing van het pendelverkeer vanuit Vlaanderen en Wallonië naar Brussel is van cruciaal belang om de overstap naar het spoor aan te moedi-

toire favorisant la concentration des activités (par opposition à une dispersion excessive et inutile). Un tel aménagement gagne de surcroît à s'implanter autour des infrastructures existantes. La réduction du besoin de déplacement doit être rencontrée par la multi-fonctionnalité.

Mais la mutation sociale que suppose la solution au problème de mobilité suppose également un changement de mentalité.

Ces quarante dernières années ont placé la voiture au centre même de l'organisation économique et sociale. La ville, les infrastructures, l'aménagement du territoire, les zones de travail, de loisir et de service ont été conçus pour et autour de la voiture, de la cité sociale à l'hôtel de prestige. De multiples aménagements sont faits pour les voitures, calculés pour être accessibles en voiture. De nombreux emplois ne sont ouverts qu'aux possesseurs d'une voiture, etc. Dans les villes, il n'est pas rare que le trottoir soit formé de l'espace résiduel après calcul de l'espace nécessaire aux voitures.

La voiture a été et est toujours source de progrès et de confort. Mais la place qui lui est donnée dans notre société, comme symbole de statut social, et les besoins créés exclusivement autour d'elle, ont d'importantes conséquences sur notre qualité de vie.

La mobilité constitue donc un droit social de base (il faut combattre la pauvreté en matière de transport). L'accessibilité aux centres d'activité sociaux, économiques ou culturels est également un droit fondamental mais elle ne doit pas s'envisager uniquement au travers d'une intensification du trafic mais aussi par un bon aménagement du territoire. Le droit à une bonne qualité de vie, le droit à la santé et à la sécurité routière sont aussi des questions essentielles. Il ne suffit pas à cet égard d'investir dans les technologies propres pour réduire de manière durable les émissions polluantes dues au trafic. Une diminution du nombre des voitures et des déplacements automobiles s'avèrent bel et bien nécessaires.

### 3. LE TRANSPORT DES PERSONNES

#### La promotion du transport en commun

La Belgique est un des pays membre de l'Union européenne dont la politique de transport en commun est la moins performante. Le processus de réforme de l'État, la forte densité de population et l'héritage de décennies de politique de développement des déplacements individuels en automobile sont des facteurs déterminants de cette situation problématique. L'importance du phénomène de migration alternée quotidienne entre Bruxelles et les régions de Flan-

gen. Ook een eenvormig tarief en een gemeenschappelijk vervoerbewijs zijn belangrijke stimulansen voor het gebruik van het openbaar vervoer. In verscheidene gebieden van Duitsland en Zwitserland is trouwens al een tarifaire eenmaking doorgevoerd. Deze eenmaking is een *conditio sine qua non* voor het welslagen van het GEN en voor een algehele omschakeling naar intermodale transportvormen. De regering moet immers de nodige investeringen doen en de intermodaliteit bevorderen. Daarnaast moet zij ook zorgen voor voldoende middelen om een vlottere doorstroming van het wegverkeer te verwezenlijken, om nieuwe bronnen van inkomsten aan te boren en om te komen tot een allesomvattende doelstelling van duurzame ontwikkeling die economie, maatschappij en milieu met elkaar verzoent.

Momenteel is 6 frank per kilometer fiscaal aftrekbaar. Daarnaast zouden abonnementen fiscaal aftrekbaar gemaakt moeten worden voor de gebruiker of voor de werkgever als die de kosten van het abonnement van zijn werknemer draagt. Ook ouders met schoolgaande kinderen die het openbaar vervoer gebruiken, moeten het abonnement gedeeltelijk fiscaal kunnen aftrekken. Eventueel kunnen we schoolgaande jongeren zelfs dezelfde voordelen geven als de 65-plussers nu.

Voordeeltarieven zijn nu immers vooral gericht op personen ouder dan 65. Het zou echter goed zijn het spoorgebruik ook aan te moedigen bij mensen die momenteel het spoor nog niet ontdekt hebben.

Ook andere financiële voordelen kunnen toegespitst worden op bepaalde categorieën. Wij denken hier in de eerste plaats aan de jongeren en dan vooral aan de jongeren met een eerste baan in het kader van het Rosetta-plan, voor wie het openbaar vervoer gratis zou kunnen zijn.

Reeds in het kader van de onderhandelingen over de bijvoegsels bij het huidige beheerscontract tussen de Staat en de NMBS werd op regeringsvlak beslist om de opdracht van openbare dienst van het binnenlands reizigersvervoer nauwkeuriger te definiëren. Tevens werd beslist om de NMBS te motiveren haar aanbod en dienstverlening te optimaliseren door de financiële tussenkomsten van de Staat te koppelen aan de werkelijk geleverde prestaties (Zie: Nota voor de Ministerraad betreffende de herziening van het beheerscontract van de NMBS, 26 oktober 1999).

Tijdens de onderhandelingen over de bijvoegsels bij het huidige beheerscontract werd omtrent deze krachtlijnen nog geen consensus bereikt, niet in het minst door de vele technische bezwaren vanwege de NMBS zelf.

De Senaat vraagt aan de regering om van deze aanbevelingen tijdens de onderhandelingen over een

dre et de Wallonie est l'enjeu crucial à maîtriser du point de vue de l'objectif de transfert modal vers le rail. À cet égard, une tarification et un titre de transport uniformes sont un moyen privilégié d'incitation au développement de l'usage des transports en commun. L'uniformisation tarifaire est d'ailleurs pratiquée dans de nombreuses régions d'Allemagne et de Suisse. Cette uniformisation est la condition *sine qua non* de la réussite du RER et de la généralisation des transports intermodaux. En effet, le gouvernement doit prendre les décisions d'investissement qui s'imposent et promouvoir l'intermodalité. Il doit aussi se donner les moyens de décongestionner la route, de créer de nouvelles sources de rentrées financières et de parvenir à un objectif global de développement durable conciliant l'économique, le social, et l'environnemental.

Par ailleurs, outre la déductibilité fiscale existante de 6 francs au kilomètre, il faut prévoir une déductibilité similaire effective pour les abonnements, soit dans le chef de l'utilisateur soit dans le chef de l'employeur si celui-ci assume le coût de l'abonnement du travailleur. Il faut également que les parents d'enfants en âge de scolarité qui utilisent les transports en commun puissent aussi, partiellement déduire les frais d'abonnement. L'on peut d'ailleurs envisager d'élargir aux jeunes en âge de scolarité la mesure actuellement applicable aux personnes de plus de 65 ans.

Les avantages tarifaires sont en effet actuellement concentrés sur les personnes de plus de 65 ans. Il serait bon de promouvoir le rail auprès des clients non encore acquis à celui-ci.

D'autres avantages financiers peuvent être dirigés vers certaines catégories. Nous pensons ici en priorité aux jeunes et, dans un premier temps, aux jeunes ayant bénéficié d'un premier emploi dans le cadre du plan Rosetta et pour qui on peut envisager la gratuité des transports en commun.

Dans le cadre des négociations des avenants à l'actuel contrat de gestion entre l'État et la SNCB, le gouvernement avait déjà décidé de définir avec plus de précision la mission de service public du transport intérieur de voyageurs. Il avait aussi décidé d'inciter la SNCB à « optimiser » son offre et son service en liant les interventions financières de l'État aux prestations fournies réellement (voir la note au Conseil des ministres relative à la révision du contrat de gestion de la SNCB, 26 octobre 1999).

En raison surtout des nombreuses objections techniques de la SNCB elle-même, les négociations relatives aux avenants à l'actuel contrat de gestion n'ont pas encore permis de dégager un consensus.

Le Sénat demande au gouvernement de refaire de l'objet de ces recommandations des priorités absolues

nieuw beheerscontract opnieuw topprioriteiten te maken.

In het huidige, tweede beheerscontract tussen de Staat en de NMBS worden enkel de kwantitatieve doelstellingen operationeel gedefinieerd in termen van dagelijks te produceren treinkilometers (gewaarborgde minima van 190 000 treinkilometers iedere werkdag en 100 000 treinkilometers iedere andere dag) (artikel 11). Eveneens zijn enkel financiële boetes voor de NMBS voorzien naar rata van de niet gerealiseerde productie (artikel 75).

Deze uitsluitend productiegerichte doelstellingen zijn echter op zich ontoereikend om de totale kwaliteit van de dienstverlening aan de treinreiziger te beoordelen. Daarom dienen naast deze kwantitatieve doelstellingen ook meetbare kwalitatieve doelstellingen in het nieuwe beheerscontract opgenomen te worden. Deze doelstellingen hebben betrekking op de regelmaat, veiligheid, comfort, netheid, reisduur, informatie, toegankelijkheid, complementariteit, onthaal en aansluitingen van de dienstverlening.

In het huidige beheerscontract worden bepaalde aspecten van de dienstverlening reeds gedefinieerd (artikelen 57-59). Echter, deze worden nergens voldoende geconcretiseerd om ze objectief te kunnen meten en evalueren. Bovendien is geen enkele sanctie voorzien, afgezien van de verplichting een actieplan voor te leggen ter verbetering van de dienstverlening (artikel 62).

De criteria met betrekking tot de dienstverlening moeten meetbaar, uitdagend en realistisch zijn. Om de maatschappelijke aanvaardingsgraad van deze criteria te maximaliseren, dienen verschillende actoren betrokken te worden bij de definiëring ervan. Naast de NMBS zelf dient ook het Raadgevend Comité van gebruikers ingeschakeld te worden. Eventueel kan ook een beroep gedaan worden op externe experts.

In het huidige beheerscontract ontwikkelt de NMBS zelf statistische instrumenten om de evolutie van de kwaliteit van de dienstverlening te onderzoeken. Hierdoor fungeert de NMBS echter tegelijk als rechter en partij. Daarom dient een onafhankelijke instantie op geregelde tijdstippen de in het beheerscontract opgenomen kwaliteitscriteria van de NMBS te meten. Dit onderzoek moet fungeren als volwaardig beleidsinstrument en als drijvende kracht in een continu proces van kwaliteitsverbetering vanwege de NMBS.

Daarom dienen in het nieuw beheerscontract ook de financiële relaties tussen de Staat en de NMBS herzien te worden door de financiële tussenkomsten van de Staat gedeeltelijk te koppelen aan de mate waarin de kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen uit het beheerscontract gerealiseerd worden. Aldus zullen prestaties die de standaard overschrijden

dans le cadre des négociations sur le renouvellement du contrat de gestion.

Dans l'actuel deuxième contrat de gestion entre l'État et la SNCB, seuls les objectifs quantitatifs sont définis de manière opérationnelle en termes de trains-kilomètres à produire chaque jour (minimums garantis de 190 000 trains-kilomètres par jour ouvrable et de 100 000 trains-kilomètres par jour non ouvrable) (article 11). Seules sont également prévues pour la SNCB des pénalités financières à fixer au prorata de la production non réalisée (article 75).

Toutefois, ces objectifs quantitatifs, qui concernent exclusivement la production, ne permettent pas à eux seuls d'évaluer la qualité globale du service au voyageur. Voilà pourquoi il convient aussi de prévoir dans le nouveau contrat de gestion des objectifs qualitatifs mesurables concernant la régularité, la sécurité, le confort, la propreté, la durée du trajet, l'information, l'accessibilité, la complémentarité, l'accueil et les correspondances du service.

Si le contrat de gestion actuel définit déjà certains aspects du service (articles 57-59), il ne le fait toutefois pas de manière suffisamment concrète pour qu'il soit possible de les mesurer et de les évaluer objectivement. En outre, aucune sanction n'a été prévue, hormis celle qui oblige à présenter un plan d'action d'amélioration de la qualité du service (article 62).

Les critères relatifs au service doivent être mesurables, réalistes et stimulants. Il y a lieu, pour rendre ces critères les plus acceptables possible socialement, d'associer plusieurs acteurs à leur définition. Outre la SNCB elle-même, le Comité consultatif des usagers doit aussi y participer. On peut aussi faire appel éventuellement à des experts externes.

En vertu de l'actuel contrat de gestion, la SNCB développe elle-même des instruments statistiques pour pouvoir examiner l'évolution de la qualité du service. De la sorte, la SNCB est toutefois à la fois juge et partie. Voilà pourquoi il faut charger un organisme indépendant d'évaluer, à intervalles réguliers, les critères de qualité inscrits dans le contrat de gestion de la SNCB. Cette évaluation doit être un instrument de politique à part entière et un élément moteur dans un processus perpétuel d'amélioration de la qualité par la SNCB.

En conséquence, il faudra aussi revoir, dans le cadre du nouveau contrat de gestion, les relations financières entre l'État et la SNCB, en faisant dépendre partiellement les interventions financières de l'État du degré de réalisation des objectifs quantitatifs et qualitatifs fixés dans le contrat de gestion. C'est ainsi qu'il y aura des incitations financières pour les

financieel aangemoedigd worden, terwijl ondermaatsprestaties financieel gestraft worden.

De standaard minimumkwaliteitsnormen kunnen na verloop van tijd in overleg ambitieuzer gemaakt worden.

De voorbije jaren is de NMBS uitgegroeid tot een multinationale transportmaatschappij met een geografisch sterk verspreid netwerk aan filialen en partnerships. Vanuit economisch standpunt is deze strategie van de NMBS best begrijpelijk, doch het inzicht in de rechtmatige aanwending van de overheidsmiddelen wordt er niet eenvoudiger op. Parallel met de filialisering verminderde namelijk de transparantie van hun financiering.

Voor deze opdracht moeten de vereiste maatregelen ter bevordering van de transparantie van de NMBS-boekhouding zo vlug mogelijk doorgevoerd worden. Het gebruik van de ter beschikking gestelde overheidsfondsen moet duidelijk kunnen geïdentificeerd worden.

Meer concreet moet de boekhouding van de NMBS voorzien in aparte, specifieke balansen, resultaatsrekeningen en analyses voor ieder van haar activiteitssectoren (binnenlands reizigersvervoer, infrastructuur, internationaal reizigersvervoer, goederenvervoer en ABX) die beantwoorden aan de normen van de Europese Richtlijn 91/440.

De noodzakelijke aanpassing van de wettelijke bepalingen moet in overeenstemming zijn met de gemeenrechtelijke boekhoudkundige regels.

### **Bedrijfsvervoerplannen**

Onlangs werd besloten dat alle bedrijven met meer dan 100 werknemers vanaf het boekjaar 2002 een mobiliteitsdiagnose van hun onderneming in hun sociale balans moeten opnemen. Vanaf 2003 kunnen zij dan een mobiliteitsbeheersplan toepassen.

Een bedrijfsvervoerplan houdt in dat een bedrijf de verplaatsing van zijn werknemers organiseert, daarbij rekening houdend met hun woonplaats. Bedrijven die, zoals bijvoorbeeld in industrieparken, dicht bij elkaar liggen, kunnen dit principe gezamenlijk toepassen.

De werkgroep concludeert dat de bedrijven die bereid zijn om op vrijwillige basis een vervoerplan op te stellen ook van fiscale voordelen moeten kunnen genieten. De werkgroep wijst duidelijk op het niet verplichte karakter van een dergelijke maatregel.

Bedrijven die weigerachtig staan tegenover dit soort plannen, moeten door een belastingvoordeel

prestations dépassant les normes, et des sanctions financières en cas de prestations insuffisantes.

Les normes qualitatives minimales standard pourront être adaptées au bout d'un certain temps dans un sens plus ambitieux.

Ces dernières années, la SNCB s'est transformée en une société de transport multinationale, dotée d'un réseau de filiales et de sociétés de personnes fortement disséminées géographiquement. Du point de vue économique, cette stratégie de la SNCB est fort compréhensible, mais elle ne permet pas de mesurer plus facilement la légitimité de l'usage qui est fait des fonds publics. L'on a en effet constaté que la transparence du financement avait diminué au fur et à mesure de la filialisation.

En vue de l'exécution de cette mission, il y a lieu d'appliquer au plus tôt les mesures requises pour améliorer la transparence de la comptabilité de la SNCB. L'affectation des fonds publics mis à sa disposition doit pouvoir être déterminée clairement.

Plus concrètement, il faut que la comptabilité de la SNCB comprenne, pour chacun de ses secteurs d'activités (transport intérieur de voyageurs, infrastructure, transport international de voyageurs, transport de marchandises et ABX), des bilans et des comptes et analyses de résultats distincts et spécifiques, qui répondent aux normes définies par la directive européenne 91/440.

L'adaptation nécessaire des dispositions légales doit être conforme aux règles comptables de droit commun.

### **Les plans de transport d'entreprise**

Il a récemment été décidé qu'à partir de l'exercice 2002, toutes les entreprises de plus de 100 travailleurs devront intégrer dans leur bilan social un diagnostic de mobilité de leur entreprise. Ensuite, à partir de 2003, elles pourront appliquer un plan de gestion de la mobilité.

Les plans de transport d'entreprise consistent à faire organiser par une entreprise le déplacement de ses employés sur la base de leur lieu de résidence. Par extension, ce principe peut être appliqué à l'ensemble des entreprises établies à proximité les unes des autres comme c'est le cas, par exemple, dans les parcs industriels.

Le groupe de travail conclut que les entreprises qui sont disposées à élaborer un plan de transport d'entreprise sur une base volontaire doivent elles aussi pouvoir bénéficier d'avantages fiscaux. Le groupe de travail souligne le caractère non obligatoire d'une telle mesure.

Il convient de remédier aux hésitations des entreprises face à ce type de plan par des avantages fiscaux,

over de streep gehaald worden, in het bijzonder wanneer het gaat om bedrijven met minder dan 50 werknemers en wanneer dergelijke plannen opgelegd worden. In de beginfase hoeven deze plannen echter niet verplicht te zijn. Bedrijven die vrijwillig een vervoersplan opstellen, moeten een belastingvoordeel krijgen.

Een bedrijf dat zelf zorgt voor het vervoer van zijn personeel, moet zowel de investeringskosten als de kosten voor dit vervoer fiscaal kunnen aftrekken.

Evenwel is bijzondere aandacht nodig voor de opmaak van bedrijfsvervoerplannen in «congestiezones». Als blijkt dat op vrijwillige basis in deze congestiegevoelige zones, geen vermindering van het autosolisme bereikt wordt, zullen verplichte bedrijfsvervoerplannen het enig resterend alternatief zijn.

Bedrijven die nieuw rollend materieel gebruiken voor het collectief vervoer van hun eigen personeel, moeten bovenop de traditionele afschrijving, ook een verhoogde aftrek krijgen. Zo worden bedrijven aanzet om voor collectief vervoer te zorgen.

Voor een efficiënte toepassing van deze plannen moet er bepaald worden wat er op dat vlak reeds bestaat en wat er nog ontbreekt, teneinde «dubbelgebruik» te voorkomen. Voor Brussel lijkt een samenwerking tussen de gewesten aangewezen. Zo zou, steeds met het oog op de efficiëntie, de organisatie van de plannen, vooral voor de industrieparken.

De vervoersplannen van de ondernemingen zijn, in het algemeen, verbonden aan de keuze van vestigingsplaats en verwijzen bijgevolg naar het beheer van de ruimtelijke ordening.

### **Naar een rationeler gebruik van de auto**

De individuele auto wordt momenteel gebruikt op een manier die weinig efficiënt is op het vlak van mobiliteit.

In fiscaal opzicht kunnen vooral efficiënte maatregelen worden genomen met betrekking tot het geregelde woon-werkverkeer. Mensen leggen dat traject immers alle werkdagen van het jaar af.

Er mag niet worden voorzien in een grotere belastingaftrek dan 6 frank per km. Daardoor maakt men het immers financieel interessant om verder van de werkplaats te wonen.

Daarnaast moet ook het specifieke probleem van de bedrijfswagens worden aangepakt. Met uitzondering van mensen die de auto effectief gebruiken als hun voornaamste werkinstrument, biedt het belas-

surtout si celles-ci comptent moins de 50 personnes et si les plans ont un caractère obligatoire. Ces plans ne doivent toutefois pas initialement présenter de caractère obligatoire. Les entreprises qui envisagent d'élaborer volontairement un plan de transport doivent pouvoir bénéficier d'avantages fiscaux.

Si une entreprise organise elle-même le transport de son personnel, elle devrait pouvoir déduire les frais ainsi exposés et les frais liés aux investissements qui permettront de réaliser ce transport.

Une attention toute particulière doit être portée à la mise en place de plans de transport dans les zones de congestion. S'il apparaît que, sur une base volontaire on ne constate pas de diminution de l'utilisation individuelle excessive de la voiture, des plans de transport d'entreprise obligatoires s'imposeront comme la seule solution.

Les entreprises qui affectent du nouveau matériel roulant au transport collectif de leur propre personnel pourraient, en plus des amortissements traditionnels, bénéficier d'une majoration de la déduction. De cette manière, on peut inciter les entreprises à mettre sur pied des transports collectifs.

Pour une mise en œuvre efficace de ces plans, il convient de déterminer ce qui existe déjà et ce qui manque en la matière, le but n'étant pas de générer du «double-emploi». Autour de Bruxelles, une coopération entre les régions semble aussi nécessaire. De même, toujours dans un souci d'efficacité, l'ensemble des plans doivent être globalisés et organisés, en particulier lorsqu'ils concernent les parcs industriels.

D'une manière générale, les plans de transport d'entreprise sont liés au choix du lieu d'installation des entreprises et renvoient donc à la gestion de l'aménagement du territoire.

### **L'utilisation plus rationnelle de la voiture**

La voiture individuelle est aujourd'hui utilisée d'une manière peu performante sur le plan des objectifs de mobilité.

Du point de vue fiscal, c'est surtout pour le trajet régulier domicile/lieu de travail que les mesures les plus directement efficaces peuvent être prises. C'est en effet un trajet accompli par les personnes tous les jours ouvrables de l'année.

Il ne convient pas de prévoir une déduction plus grande que 6 francs par km. En effet, plus une personne habite loin de son lieu de travail, plus cela devient financièrement intéressant.

À côté de cela, le problème particulier des voitures de société doit être rencontré. En dehors des personnes qui utilisent effectivement une voiture comme outil principal de travail, le régime fiscal permet aux



tingstelsel de kaderleden van een onderneming een extra voordeel dat verbonden is aan hun verantwoordelijkheidsniveau. Algemeen wordt aanvaard dat dit systeem op het vlak van mobiliteit en milieu nadelen heeft die niet evenredig zijn met het nagestreefde doel. Hier is dus een hervorming van het belastingstelsel nodig, maar men moet wel voor ogen houden dat het gaat om een oplossing voor een mobiliteitsprobleem en niet om een initiatief dat erop gericht is om een bepaalde beroepscategorie fiscaal te straffen.

Er moet een duidelijke regeling komen die voorziet in een belasting volgens de cilinderinhoud, een vrijstelling van het traject woon-/werkplaats en een forfaitaire drempel die het gebruik voor louter privé-doeleinden correct opvangt.

Een andere regeling kan erin bestaan de aftrek van een vaste som toe te staan, ongeacht het type van wagen. Het belastingvoordeel zou dan groter worden naargelang de wagen die voor beroepsdoeleinden wordt gebruikt, een kleinere cilinderinhoud heeft. Naarmate de cilinderinhoud toeneemt, neemt het belastingvoordeel dan af.

### **Carpooling en -sharing — autoverhuur**

#### ***Carsharing***

De auto's voor privé-gebruik vertegenwoordigen een aanzienlijk kapitaal en kennen slechts een geringe gebruiksintensiteit. Het grootste deel van de dagelijkse verplaatsingen bestaat uit relatief korte afstanden en vertegenwoordigt ook slechts een klein tijdsbestek. De individuele auto's staan eigenlijk het grootste deel van de tijd stil en vertegenwoordigen een dood, te weinig gebruikt, kapitaal.

Wat geldt voor een geregeld gebruiker geldt des te meer voor een occasioneel of zeer occasioneel gebruiker.

Sommige gezinnen zouden hun auto idealiter slechts enkele keren per week of zelfs per maand kunnen gebruiken. De hoge kostprijs van de traditionele verhuur van wagens, om nog te zwijgen van de omslachtige formaliteiten, maakt de aankoop van een eigen wagen — nieuw of tweedehands — zeer aantrekkelijk. Als de wagen eenmaal gekocht is, is de verleiding groot om hem ten minste gedeeltelijk te laten opbrengen. Vandaar het weinig ideale gebruik van de auto.

Een oplossing voor dit onoplosbaar probleem zou kunnen bestaan in het collectieve gebruik van een auto van een wagenpark (*carsharing*). In Nederland en in Duitsland zijn dit soort oplossingen uitgetoetst met interessante resultaten.

Een wagenpark wordt ter beschikking gesteld van een aantal gebruikers die een bescheiden som betalen

cadres d'entreprises de bénéficier d'un avantage lié à leur niveau de responsabilité. Il est admis que les coûts liés à ce système en terme de mobilité et d'environnement sont disproportionnés par rapport au but recherché. Cela étant, si une réforme du régime fiscal est dès lors souhaitable, il convient de garder à l'esprit qu'il s'agit bien d'un problème de mobilité et non pas d'une initiative visant à pénaliser fiscalement une catégorie professionnelle déterminée.

Un système clair devrait être adopté qui pourrait prévoir la taxation en fonction de la cylindrée, une exonération pour le trajet domicile/lieu de travail et un plancher forfaitaire qui reflète correctement la réalité de l'utilisation à des fins purement privées.

Un autre système consisterait à permettre la déduction d'un montant fixe quelque soit le type de voiture. L'avantage fiscal serait donc maximal lorsque la voiture à usage professionnel est de petite cylindrée et devient moins intéressant à mesure que la cylindrée augmente.

### **L'utilisation partagée de la voiture individuelle**

#### ***Le « carsharing »***

Les véhicules automobiles particuliers représentent un capital considérable dont le taux d'utilisation est en fait très faible. La majeure partie des déplacements journaliers ne représentent qu'un relativement faible kilométrage et la durée d'utilisation est sur l'ensemble d'une journée tout à fait modeste. En fait, les voitures individuelles sont, la plus grande partie du temps, à l'arrêt, ce qui représente, en fait, un capital immobilisé, sous utilisé.

Ce qui est vrai pour un utilisateur régulier l'est plus encore pour un utilisateur occasionnel ou très occasionnel.

Certains ménages pourraient idéalement n'utiliser un véhicule automobile que quelques fois par semaine, voire par mois. Cependant, le coût très élevé de la location traditionnelle, sans compter la lourdeur des formalités, rend l'acquisition d'un véhicule personnel, neuf ou d'occasion, très rapidement attractif. Or, une fois l'acquisition faite, il est tentant de la rentabiliser, au moins partiellement. D'où une consommation de déplacement automobile moins qu'optimale.

Une solution à cette quadrature du cercle pourrait reposer dans l'utilisation collective d'une voiture ou d'un parc de voitures (*car-sharing*, voiture partagée). Aux Pays-Bas et en Allemagne, des solutions de ce type ont vu le jour avec des résultats intéressants.

Un parc de voitures est mis à la disposition d'un ensemble d'utilisateurs qui paient une somme modi-

voor het gebruik en geen enkele formaliteit moeten vervullen. Dat wagenpark kan de gebruikers collectief toebehoren of het eigendom zijn van een onderneming waaraan zij een abonnement of een lidmaatschapsbijdrage betalen. Men krijgt toegang tot de auto door een code, een kaart of een combinatie van beide.

Door zijn opzet bevordert de carsharing een optimaal gebruik van de wagen. Het is een ideale aanvulling voor geregelde gebruikers van het openbaar vervoer, zonder dat laatste te vervangen waar het meer efficiënt is.

Carsharing is bedoeld voor een breed, stedelijk of randstedelijk publiek, dat uiteraard beschikt over een aantrekkelijk aanbod van openbaar vervoer voor de belangrijkste verplaatsingen en over makkelijk toegankelijke collectieve voorzieningen.

Een aantal maatregelen kunnen worden genomen om dit soort oplossingen te bevorderen, namelijk:

- het vaststellen van een statuut voor de dienstverleners op het vlak van carsharing;
- het toekennen van belastingvoordelen en tegemoetkomingen aan dienstverleners die dat statuut bezitten;
- de inrichting in de stad en vooral in de randstad van parkeerplaatsen waar wagens ter beschikking kunnen worden gesteld voor carsharing.

### ***Autoverhuur***

De traditionele autoverhuur biedt voor de mobiliteit dezelfde voordelen als de carsharing. Beide oplossingen kunnen elkaar aanvullen.

Carsharing is vooral bedoeld voor mensen die dicht bij de dienstverlener wonen en voor occasionele, meestal vrij korte trajecten. De gewone wagenverhuur vervolledigt dit aanbod, bijvoorbeeld bij de uitgang van stations en luchthavens of voor specifieke voertuigen.

Het verhuren van wagens kan de mobiliteitsproblemen doen afnemen voor zover deze praktijk het individuele autobezit of ten minste het autogebruik ontmoedigt.

Men kan de wagenverhuur stimuleren door er een aantal voordelen en faciliteiten aan te verbinden.

### ***De taxi***

Om dezelfde redenen neemt de taxi deel aan de mobiliteit. Dit geldt in het bijzonder voor de zones waar weinig openbaar vervoer is en vooral in be-

que pour l'utilisation et ne doivent remplir aucune formalité particulière. Le parc de voitures peut appartenir collectivement aux utilisateurs ou à une société à laquelle ils paient un abonnement où une cotisation de membres. L'accès à la voiture est commandé par un code, une carte ou une combinaison des deux.

Par son principe même, le car-sharing favorise une utilisation optimale du véhicule automobile. Il offre en effet le complément idéal pour les utilisateurs réguliers du transport en commun, sans s'y substituer là où ce dernier est plus efficient.

Le car-sharing s'adresse à un large public, urbain ou périurbain, qui dispose évidemment d'une offre de transport en commun attractive pour ses déplacements principaux et d'équipements collectifs aisément accessibles.

De multiples mesures peuvent être prises pour favoriser ce type d'offres, à savoir:

- la définition d'un statut pour les prestataires de service de car-sharing;
- l'octroi d'avantages fiscaux et de facilités aux prestataires bénéficiant de ce statut;
- la création en zone urbaine et surtout en zone périurbaine d'aires aménagées pour la mise à disposition de véhicules en car-sharing.

### ***La location de voitures***

La location de voitures traditionnelle offre en terme de mobilité des avantages similaires à ceux du car-sharing. Elle est d'ailleurs de nature à en compléter l'offre.

En effet, le car-sharing s'adresse aux résidents proches du prestataire, pour des trajets occasionnels, en principe relativement courts. La location traditionnelle complète cette offre, par exemple, à la sortie des gares et des aéroports ou pour des véhicules spécifiques.

Dans la mesure où elle décourage l'acquisition ou du moins l'utilisation de la voiture individuelle, la location de voitures est de nature à réduire les problèmes de mobilité.

On peut promouvoir la location de voitures en assortissant son utilisation d'un certain nombre d'avantages et de facilités.

### ***Le taxi***

Pour les mêmes raisons que ce qui précède, le taxi participe à la mobilité. C'est le cas, en particulier, dans les zones mal desservies par le transport en

paalde tijdsblokken. De taxi biedt hier zeker een alternatief.

In La Rochelle maakt de taxi zelfs wezenlijk deel uit van het openbaar-vervoersaanbod. Men kan aan een praatpaal een taxi oproepen, die onder bepaalde voorwaarden, de biljetten van het stadsvervoer aan een hogere prijs als die van het openbaar vervoer aanvaardt. Op die manier wil men het systematisch taxi-gebruik, dat evenwel zeer competitief is, ontmoedigen.

Een dergelijk aanbod zorgt ervoor dat de gebruikers van het openbaar vervoer geen hinder ondervinden van het beperkte aanbod tijdens de daluren. Hierdoor wordt het gebruik heel wat aantrekkelijker. Een aantal potentiële gebruikers doen immers geen beroep op het openbaar vervoer op de gewone uren wanneer ze verwachten dat het 's avonds laat zal worden.

Bovendien draagt een dergelijke oplossing bij tot de veiligheid. Bij een groot deel van deze laattijdige verplaatsingen is er immers sprake van alcoholgebruik, dat het gebruik van de wagen gevaarlijk maakt.

Het bevorderen van het taxigebruik leidt tot een dienstverlening die een goede opleiding van de taxi-bestuurders impliceert (oriënteringsvermogen, kennis van culturele evenementen en van diensten) en een redelijk kwaliteitsniveau van de voertuigen (dit heeft niets te maken met prestige, maar veeleer met het gebruiksgemak, net zoals bij de bekende Londense taxi's).

Dit veronderstelt een voldoende rentabiliteitsniveau van de taxi.

### ***Carpooling***

Carpooling betekent dat mensen die zich op hetzelfde tijdstip van hetzelfde vertrekpunt naar hetzelfde eindpunt begeven, de ruimte van een voertuig, die anders slechts door één persoon zou worden benut, delen.

Aangezien de meerderheid van de autovoertuigen slechts door een zeer beperkt aantal personen wordt bezet, is het logisch te veronderstellen dat de bestuurders die dezelfde reisweg afleggen, bereid zijn samen te rijden en dat het autoverkeer op die manier kan worden gereduceerd.

De stad Los Angeles heeft deze redenering gevolgd, niet wegens de verkeersproblemen, maar wegens de luchtvervuiling. Deze stad is de pionier op het gebied van carpooling.

Hoewel deze formule een redelijk succes kent, is het resultaat op het vlak van de mobiliteit niet zo overtuigend.

commun et, surtout, dans certaines plages horaires. Le taxi est, nécessairement, une offre complémentaire.

À La Rochelle, il constitue même une partie intégrante de l'offre de transports public. Des bornes permettent en effet d'appeler des taxis qui, à certaines conditions, acceptent en paiement les titres de transport urbains à un tarif plus élevé que le transport en commun. De la sorte on décourage l'usage systématique du taxi, qui est toutefois extrêmement compétitif.

Une telle offre permet aux utilisateurs des transports en commun de ne pas être tributaires des plages horaires réduites de l'offre principale. Elle rend donc l'offre principale nettement plus attractive. En effet, certains usagers potentiels s'abstiennent d'utiliser le transport en commun aux heures régulières lorsqu'ils prévoient une activité plus tardive.

En outre, une telle solution participe à l'objectif de sécurité puisqu'une part importante de ces déplacements tardifs s'accompagne d'une consommation d'alcool qui rend dangereux l'usage de la voiture.

Promouvoir le taxi passe en outre par une qualité de service qui suppose une bonne formation des taximen (orientation, connaissance des événements culturels et des services, etc), ainsi qu'un niveau suffisant de qualité pour les véhicules (moins lié au caractère prestigieux qu'à la facilité d'utilisation, à l'instar des célèbres taxis londoniens).

Cela suppose également que le taxi présente un niveau de rentabilité suffisante.

### ***Le co-voiturage (ou car-pooling)***

Le co-voiturage consiste à permettre à des personnes se rendant simultanément du même point de départ au même point d'arrivée de partager l'espace d'un véhicule qui ne serait sinon occupé que par une seule personne.

Sachant que la majorité des véhicules automobiles n'ont que des taux d'occupation minimaux, il est logique de penser que les conducteurs de plusieurs voitures faisant le même trajet seraient soucieux de faire le trajet ensemble dans un même véhicule et donc d'en conclure que le trafic automobile pourrait en être réduit d'autant.

La ville de Los Angeles, moins pour des raisons de congestion routière que pour des raisons de pollution, a suivi ce raisonnement et a ainsi été pionnière du co-voiturage organisé.

Cependant, si cette formule a connu un succès non négligeable, le résultat en terme de mobilité est moins

gend. Enerzijds draagt het gebruik van het openbaar vervoer in ruimere mate bij tot het bereiken van de beoogde doelstelling dan het gebruik van de wagen, zelfs met een maximale bezetting. Anderzijds bestaat de doelgroep gedeeltelijk uit trouwe gebruikers van het openbaar vervoer. Het gevolg hiervan is een inkomensverlies voor de exploitanten van het openbaar vervoer, zonder positief effect op het vlak van de mobiliteit.

Vanuit dit oogpunt bekeken zou het toekennen van een voordeel van fiscale of van andere aard, onafhankelijk van de aard van het gebruikte vervoer, een vermindering van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de carpooling tot gevolg hebben.

Men kan hieruit besluiten dat een verbetering van het aanbod in zones met beperkt openbaar vervoer meer overtuigende resultaten zal opleveren. In die zones met een beperkt aanbod kan carpooling een interessante aanvulling vormen (bijvoorbeeld voor het afleggen van het traject tussen de woning en de halteplaats).

Wij moeten de mogelijkheden onderzoeken om dit bijkomend aanbod te stimuleren, zonder de positie van het belangrijkste vervoersaanbod, namelijk het openbaar vervoer, te verzwakken.

### **Het wagenpark van de onderneming**

De regeling voor de inwoners van bepaalde zones kan zeker op de werknemers van bepaalde ondernemingen worden toegepast.

Sommigen onder hen rijden met de auto naar het werk omdat ze die in de loop van de dag in het kader van hun beroep misschien nodig hebben. Het feit dat de firma die hen tewerkstelt, een wagenpark ter beschikking stelt dat aan de noden van het personeel is aangepast, heeft eveneens een meer optimaal gebruik van de privé-wagen en, indirect, van het openbaar vervoer tot gevolg.

### **Bevordering fietsgebruik**

De fiets blijft een vervoermiddel dat weinig openbare ruimte inneemt, niet vervuult en zorgt voor lichaamsvoeding en meer bewegingsvrijheid voor kinderen en bejaarden. De meeste gebruikers nemen de fiets voor korte afstanden (in de stad of op het platteland).

Het fietsgebruik moet maximaal gestimuleerd worden. Zo kan er worden voorzien in bedrijfsfietsen, fietsvergoedingen, reparatievoorzieningen en premies voor het wonen op fietsafstand. Uiteraard is

concluant. D'une part, en effet, le bilan des transports en commun reste supérieur quant à l'objectif poursuivi à celle de voitures même avec un taux d'occupation élevé. D'autre part, le public cible s'est avéré constitué pour partie d'utilisateurs traditionnels du transport en commun. La conséquence en est alors une perte de revenu pour les exploitants de transport en commun sans effet bénéfique en terme de mobilité.

De ce point de vue, l'attribution d'un avantage fiscal ou autre, indépendamment du moyen de transport utilisé, ne pourrait détériorer la compétitivité du transport en commun par rapport au covoiturage.

On peut en conclure que, dans les zones déjà fortement desservies, ou susceptibles de l'être, par le transport en commun, une amélioration de l'offre aura des effets plus probants quant aux objectifs poursuivis. Dans les zones où l'offre est insuffisante, le covoiturage pourrait avoir des effets positifs comme moyen de déplacement complémentaire (comme par exemple, le trajet domicile-point d'échange modal).

Il faut donc étudier les possibilités de favoriser ce type d'offre complémentaire sans déformer l'offre de transport principale, à savoir le transport en commun.

### **Le parc des voitures de société**

Ce qui vaut pour les habitants de certaines zones est applicable également aux travailleurs de certaines entreprises.

Certains en effet ne se rendent au travail en voiture que parce qu'ils sont susceptibles de l'utiliser dans le courant de la journée de travail dans le cadre de leur profession. La mise à disposition par la société qui les emploie d'un parc de voitures adaptées aux besoins professionnels du personnel est donc également de nature à favoriser une utilisation plus optimale de la voiture particulière et, indirectement, les transports en commun.

### **La promotion du vélo**

La bicyclette reste un moyen de déplacement qui allie réduction de l'emprise sur l'espace public; absence de pollution; exercice physique; liberté de circulation accrue des enfants, des personnes âgées; des utilisateurs en général sur toutes les courtes distances (qu'elles soient urbaines ou rurales).

L'utilisation de la bicyclette doit être encouragée au maximum. Ainsi, par exemple, l'on pourrait prévoir des bicyclettes d'entreprise, des indemnités pour l'utilisation de la bicyclette, des interventions pour les

dit geen verplichting en kunnen de bedrijven zelf oordelen of ze dit willen invoeren.

Fietsendiefstal (in België ongeveer 150 000 per jaar) is een veel voorkomende vorm van criminaliteit die ontmoedigend werkt voor het gebruik van dit vervoermiddel. Hierover zijn de laatste maanden meerdere voorstellen gedaan. Momenteel zijn voorstellen die tot doel hebben fietsen beter te beschermen door ze te registreren, aanhangig in de bevoegde Kamercommissie.

Het huidige systeem waarbij een nummer in de fiets wordt gegraveerd, maakt het mogelijk om een fiets die kennelijk gestolen of achtergelaten is, aan zijn eigenaar terug te bezorgen. Het actief opsporen van gestolen fietsen die door de dief worden gebruikt, is echter niet mogelijk omdat controles alleen kunnen in het commissariaat zelf.

Daarom pleiten wij ervoor dat een beroep zou worden gedaan op de elektronica en de informatica. Deze oplossing veronderstelt verschillende fasen:

1. De eigenaar van de fiets gaat naar het politiebureau en laat er de gegevens betreffende hemzelf als eigenaar en betreffende de fiets, die vooraf op een fiche zijn geschreven, inscannen.

2. Vervolgens levert het informaticasysteem drie identieke zelfklevende streepjescodes (onvervalsbaar zonder sporen na te laten) en een elektronische geheugenchip (van het type «touch memory»: een leesbare, maar hermetisch afgesloten chip) af, waarin alle vereiste inlichtingen ter identificatie van het rijwiel zijn opgeslagen. De eigenaar houdt één van de streepjescodes in zijn bezit en in geval van verkoop volgt deze code de fiets na melding op het politiebureau.

3. De twee andere streepjescodes worden op de fiets aangebracht (één zichtbaar en een ander onzichtbaar) en de chip wordt in de zadelsteunbuis geplaatst.

Iedere gemeente zal worden uitgerust met een lezerpistool. Dank zij dit instrument kan onmiddellijk de band worden gelegd tussen de geïdentificeerde fiets en een eventueel gesignaleerde diefstal. In het geheugen van het apparaat kunnen 100 000 identiteiten worden opgeslagen dank zij een geïnformatiseerde databank waarvan de gegevens automatisch dagelijks in het pistool worden opgeslagen.

Het gaat hier louter om een voorbeeld. Elk systeem dat hetzelfde doel nastreeft, komt uiteraard in aanmerking.

Tot zover wat de maatregelen betreft. Verder moet ook de infrastructuur grondig worden onderzocht.

réparations et des primes pour ceux qui habitent à une distance pouvant être parcourue à bicyclette. Il ne s'agit évidemment pas d'une obligation et les entreprises peuvent décider elles-mêmes si elles désirent instaurer ce type de mesures.

Le vol de bicyclettes (estimé en Belgique à 150 000 par an) est cependant une forme fréquente de criminalité qui est de nature à décourager l'usage de ce moyen de déplacement. Plusieurs propositions ont été faites ces derniers mois à ce propos. Les propositions dont la commission compétente de la Chambre est actuellement saisie visent à assurer une protection plus efficace des bicyclettes au moyen d'un enregistrement de celles-ci.

Le système actuel de gravage du vélo permet de restituer un vélo manifestement volé ou abandonné à son propriétaire. Par contre, il ne permet pas une recherche active des bicyclettes dérobées lorsque le voleur utilise le véhicule qu'il a volé dans la mesure où les contrôles ne sont possibles que dans les locaux du commissariat.

C'est pourquoi, il faut avoir recours à des moyens électroniques et informatiques. Cette solution suppose différentes étapes:

1. Le propriétaire de bicyclette se rend au bureau de police et fait scanner les données, préalablement transcrites sur fiche, relatives au propriétaire et à son vélo.

2. Ensuite, le système informatique délivre trois codes barres (infalsifiables sans traces) identiques sur feuille autocollante et une puce électronique (de type «touch memory»: puce lisible, même enfermée hermétiquement) qui a en mémoire toutes les informations nécessaires à l'identification du cycle. Un des codes restera en possession du propriétaire et suivra le vélo en cas de vente de celui-ci, après passage au bureau de police.

3. Les deux autres codes seront apposés sur le vélo (l'un de façon visible, l'autre non) et la puce placée dans le tube de la selle.

Chaque commune peut être dotée d'un pistolet-lecteur qui fera instantanément le rapprochement entre le vélo identifié et un éventuel vol signalé (possibilité de mémoire de 100 000 identités dans l'appareil), grâce à une base de données informatiques dont les informations sont chargées automatiquement tous les jours dans le pistolet.

Cela n'est qu'un exemple. Tout système qui poursuit les mêmes objectifs peut évidemment être adopté.

À côté de ces mesures, il faut porter une attention toute particulière à l'infrastructure.

### **Maatregelen ter bevordering van het gebruik van tweewielers**

De gewesten worden uitgenodigd om in de buurt van stations en aan belangrijke haltes van bus, metro en tram, en op sommige strategische plaatsen in de stad, de aanleg van specifieke parkeerplaatsen voor tweewielers in overweging te nemen.

Naast fietsendiefstal vormt ook het ontbreken van plaatsen die specifiek bestemd zijn voor het stallen van tweewielers, een hinderpaal voor het ruimere gebruik ervan. Gelet op de lage kostprijs en de relatief beperkte ruimte die vereist is voor het stallen van tweewielers zou het nochtans gemakkelijk zijn te voorzien in plaatsen die daarvoor specifiek voorzien zijn. In het licht van de hoger uiteengezette intermodaliteit zou de directe omgeving van de stations, van belangrijke bushaltes, tram of metro daarvoor bijzonder geschikt zijn. Stadscentra en andere veel bezochte plaatsen zijn ook zeer geschikt voor het ontwikkelen van de mogelijkheid tot het stallen van tweewielers. Dat is weliswaar geen federale bevoegdheid, maar in een streven naar logica en volledigheid nodigt de Senaat de gewesten uit dit concept te bestuderen. De gemeenschapssenatoren zouden de fakkel kunnen overnemen en dit idee verdedigen.

Om het gebruik van tweewielers te vergemakkelijken voor het woon-werkverkeer geldt dezelfde logica: de gebruikers zouden hun voertuig moeten kunnen stallen op daarvoor bestemde plaatsen en ze zouden zich moeten kunnen opfrissen. Opdat de bedrijven zouden zorgen voor de nodige infrastructuur moet de regering ze daartoe aansporen via de fiscale aftrek van de kosten voor de aanpassingswerken.

## **4. GOEDERENVERVOER**

### **Vervoer per spoor**

Het vervoer per spoor behaalt het beste resultaat wat het gebruik van ruimte en capaciteit betreft. Het is ook de beste oplossing op het gebied van energie en milieu. Zo vertegenwoordigt het spoor met ongeveer 15% marktaandeel slechts 3% van het energieverbruik en van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Het marktaandeel van het spoor in de transportsector is de laatste dertig jaar echter voortdurend gedaald. Zo is het aandeel van 27,5% voor het spoor en 47,7% voor de weg in 1970 geëvolueerd tot respectievelijk 14,6% en 70,5% in 1997.

De toename van het marktaandeel van de transportsector is tijdens deze periode dus bijna volledig naar het wegvervoer gegaan, met de problemen van verkeersoverlast als gevolg.

### **Mesures en vue de promouvoir l'utilisation des deux-roues**

Les régions sont invitées à envisager la réalisation aux abords des gares et des arrêts importants de bus, de métro, de tram, ainsi qu'à certains endroits stratégiques des villes, de places de stationnement spécifiquement prévues pour les deux-roues.

Outre le vol de bicyclettes, l'absence d'endroits spécifiquement prévus pour le stationnement des deux-roues empêche le développement de l'utilisation de ceux-ci. Il serait pourtant aisé du fait d'un coût raisonnable et de l'espace relativement limité que requiert le stationnement des deux-roues de prévoir des endroits spécifiques destinés à cette fin. En raison du souci d'intermodalité exposé plus haut, les abords des gares, des arrêts importants de bus, de tram ou de métro seraient des endroits particulièrement judicieux pour ce type de stationnement. Les centres-villes et autres lieux fréquentés représentent également des endroits adéquats au développement de la possibilité du stationnement des deux-roues. Il ne s'agit certes pas d'une compétence fédérale mais, dans un souci de cohérence et d'exhaustivité, le Sénat invite les régions à se pencher sur ce concept. Les sénateurs de communauté pourraient, à ce titre, relayer et défendre efficacement cette idée.

Pour faciliter l'utilisation des deux-roues pour le trajet domicile-lieu de travail, la même logique s'applique: les utilisateurs devraient pouvoir stationner leur véhicule dans des endroits spécialement prévus et devraient pouvoir se changer. Pour que les entreprises développent le type d'infrastructure nécessaire, il appartient au gouvernement de les y inciter éventuellement en permettant la déduction fiscale des frais encourus.

## **4. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES**

### **Le transport par rail**

Le transport par rail présente le meilleur bilan en termes de consommation d'espace et de capacité. C'est également la meilleure solution en matière énergétique et environnementale. Ainsi, pour quelque 15% de parts de marché, le rail ne représente qu'un peu plus de 3% de la consommation d'énergie et des émissions de CO<sub>2</sub>.

Or, la part de marché du rail dans le secteur des transports n'a cessé de diminuer dans les trente dernières années. Elle est ainsi passée de 27,5% pour le rail et 47,7% pour la route en 1970 à respectivement 14,6 et 70,5% en 1997.

La quasi-totalité de la croissance du marché des transports s'est donc reportée sur la route durant toute cette période avec les problèmes de congestion que cela suppose.

In heel Europa zijn tijdens dezelfde periode de uitgaven voor vervoersinfrastructuur met 45 % gestegen. Terwijl de uitgaven voor het spoor met 4 % gedaald zijn, zijn die voor het wegennet in dezelfde periode verdrievoudigd.

Die tendens moet dringend worden omgebogen en ditmaal moet althans de verwachte stijging in de sector van het goederenvervoer naar het spoor gaan.

De vermindering van de open ruimtes en de gevoeligheid van het publiek voor infrastructuurwerken bemoeilijken intussen de uitbreiding hiervan.

De promotie van het vervoer per spoor veronderstelt bijgevolg in de eerste plaats een optimaal gebruik van de capaciteiten van het net. Voor de uiteengezette milieuredenen is het dus van belang dat de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk wordt gebruikt en dat de uitbreiding ervan beantwoordt aan een reële noodzaak.

Het spoor biedt gelukkig aanzienlijke mogelijkheden voor de uitbreiding van het verkeer, voor zover het net daarvoor wordt aangepast.

Dat veronderstelt bijgevolg dat alle vereiste investeringen worden toegekend om de knelpunten en de conflicten met het reizigersvervoer uit te schakelen (scheiding van de verkeersstromen, extra sporen of aansluitingen, signalisatie, beheer van het verkeer, enz.)

De toepassing van Europese richtlijnen over de spoorwegen moet het transport per spoor aantrekkelijker maken en bijdragen tot de verwezenlijking van de mobiliteitsdoelstellingen. Er kunnen ook nieuwe niches ontdekt worden die hetzelfde voordeel zullen opleveren.

Toch mag deze hervorming geen afbreuk doen aan de veiligheidsvereisten, noch aan de kwaliteit van de dienstverlening aan klanten in het algemeen en reizigers in het bijzonder. Dit zou immers ingaan tegen het vooropgestelde doel.

De samenhang in het vervoersaanbod moet behouden blijven omdat anders de infrastructuur niet geoptimaliseerd kan worden.

### **Gecombineerd vervoer**

Het gecombineerd vervoer maakt een modulair systeem mogelijk, waarbij voor de meest geschikte transportvorm wordt geopteerd (waterwegen, het spoor, de weg).

Er zijn veel mogelijkheden en bijgevolg ook veel technische oplossingen. Men kan alleen de laadkist laden (containerisatie), de aanhangwagen of de hele vrachtwagen (rail/wegvervoer).

Dans l'ensemble de l'Europe, pour la même période, les dépenses en infrastructure de transport ont progressé de 45 %. Alors que les dépenses pour le rail diminuaient de 4 %, le réseau autoroutier triplait dans le même temps.

Il est indispensable d'inverser la tendance et de reporter cette fois sur le rail à tout le moins la croissance attendue dans le secteur du transport de marchandises.

Entre-temps, la réduction des espaces naturels et la sensibilité du public aux travaux d'infrastructure rendent difficile l'extension de ceux-ci.

La promotion du transport par rail suppose donc d'abord une utilisation optimale des capacités du réseau. Il importe, pour les raisons environnementales exposées, que l'infrastructure existante soit utilisée au mieux et que l'extension de celle-ci corresponde à une réelle nécessité.

Fort heureusement, le rail offre des possibilités considérables en termes d'extension du trafic, pour autant que le réseau soit adapté à cet effet.

Cela suppose par conséquent que tous les investissements nécessaires soient consentis pour supprimer les zones d'étranglement et les conflits avec le transport des voyageurs, (séparation des flux de trafic, sauts-de-mouton, voies supplémentaires ou jonctions, signalisation, gestion de trafic, etc.).

La mise en œuvre des directives européennes sur les chemins de fer est de nature à rendre le transport ferroviaire plus attractif et à rencontrer les objectifs poursuivis en matière de mobilité. Elle peut aussi permettre de rencontrer des créneaux plus spécifiques, avec le même avantage final.

Il faut toutefois veiller à ce que cette réforme ne nuise pas aux impératifs de sécurité et à la qualité du service aux consommateurs, en particulier les voyageurs, ce qui irait à l'encontre de l'objectif poursuivi.

Il faut aussi veiller à conserver une cohérence dans l'offre de transport, sans quoi l'optimalisation de l'infrastructure ne peut être réalisée.

### **Le transport combiné**

Le transport combiné permet la modulation, c'est-à-dire la possibilité d'adopter le moyen le plus adapté à l'objectif poursuivi (voie d'eau, rail, route).

Les possibilités sont multiples et les solutions techniques le sont par conséquent aussi. On peut charger seulement le conteneur (conteneurisation), la remorque du semi-remorque, ou le camion entier (ferrouillage ou route roulante).

De laatste oplossing is het eenvoudigst met het oog op de behandeling. Ze wordt gekozen voor het nemen van natuurlijke obstakels (het Kanaal, de Alpen). Ze heeft echter een aanzienlijke ruimte nodig waarover momenteel alleen de Zwitserse en Duitse netten beschikken. Bovendien is de energiebalans niet de meeste bevredigende omdat het tarragewicht van de vrachtwagen of het treinstel enorm is in vergelijking met het vrachtgewicht. Ten slotte zijn de kosten voor deze technische oplossing hoog omdat de slijtagelast van het spoorwegmaterieel zeer groot is.

Bijgevolg zal zoveel mogelijk worden gekozen voor de oplossing met het minste tarragewicht (eerder containerisatie dan rail/wegvervoer).

Fiscale stimuli zijn onontbeerlijk voor de promotie van het gecombineerd vervoer. Zonder deze zullen de meerkosten voor de sector een ontradend effect blijven hebben. De nationale initiatieven om het systeem van gecombineerd vervoer aan te moedigen, moeten dus fiscaal aantrekkelijk worden gemaakt.

De relatief korte afstanden in ons land leiden tot het besluit dat binnen onze grenzen slechts een beperkte combinatie van spoor, binnenvaart en wegtransport mogelijk is.

Toch is België met zijn centrale ligging in Europa een belangrijke schakel in de internationale overslag en de distributie van goederen. Daarom moeten deze oplossingen in de eerste plaats worden toegepast op het belangrijk goederenvervoer dat langs onze havens en onze verkeerswegen passeert.

De promotie van het gecombineerd vervoer mag geen ontmoediging van de van-deur-tot-deur-oplossingen met zich meebrengen die een betere balans zouden kunnen voorleggen (rechtstreekse aansluiting van de industrie op het spoor of op de waterwegen).

Als het gaat om een aanzienlijk, geregeld en frequent volume, kan de overslag van één middel naar een ander zowel op economisch als op milieuvlak weinig overtuigend blijken te zijn, zelfs al gebeurt ze op optimale wijze. Een rechtstreekse aansluiting op een zwaar vervoersmiddel (vooral het spoor) kan meer perspectieven bieden.

Hierbij mag niet uit het oog worden verloren dat de dichtheid van het bestaande spoornet of het spoornet dat tegen geringe kost terug in dienst kan worden genomen, zeer aanzienlijk is. De afstand die nog moet worden afgelegd is bijgevolg in het algemeen klein. Bovendien kunnen aansluitingen met de industrie worden gemaakt tegen een verlaagde kost en met een minimum aan in beslag genomen terrein.

Meer algemeen moet eraan worden herinnerd dat bij de keuze van industriële en commerciële vestigingen veel meer rekening zou moeten worden gehouden met het voorafgaand criterium van de toegankelijkheid.

La dernière solution est la plus simple en terme de manutention. C'est celle qui est choisie pour franchir des obstacles naturels (la Manche, les Alpes). Elle suppose cependant un gabarit considérable que seuls possèdent pour l'instant les réseaux suisses et allemands. En outre, le bilan énergétique n'est pas le plus satisfaisant, la tare représentée par le véhicule routier et le véhicule ferroviaire porteur étant énorme par rapport à la tonne de marchandise transportée. Enfin, le coût de cette solution technique est élevé, le matériel ferroviaire présentant un taux d'usure important.

Autant que possible, dès lors, la solution présentant la plus faible tare sera choisie (conteneurisation plutôt que ferroutage).

Des stimulants fiscaux restent indispensables pour promouvoir le transport combiné sans quoi le supplément de coût entraîné pour le secteur restera dissuasif. Les initiatives nationales visant à encourager le système du transport combiné doivent donc être rendues fiscalement attractives.

Les distances relativement courtes dans notre pays font qu'une combinaison chemin de fer, navigation intérieure et transport routier à l'intérieur de nos frontières a une application limitée.

Du fait de sa situation centrale en Europe, la Belgique constitue cependant un maillon important dans le transbordement international et la distribution de marchandises. C'est pourquoi il y a lieu d'appliquer d'abord ces solutions à l'important trafic de marchandises qui transitent par nos ports et nos voies de communication.

La promotion du transport combiné ne doit par ailleurs pas décourager les solutions porte à porte qui présenteraient un meilleur bilan (raccordement direct du complexe industriel au rail ou à la voie d'eau).

Lorsque le volume est important, régulier et fréquent, le transbordement, même optimal, d'un moyen à un autre peut en effet s'avérer peu concluant, tant en termes économiques qu'en termes d'environnement et un raccordement direct à un moyen de transport lourd (le rail en particulier) peut dès lors plus porteur.

Il ne faut pas perdre de vue à cet égard que la densité du réseau ferroviaire existant ou susceptible d'être remis en service à faible coût est très importante. La distance restant à couvrir est donc généralement mineure. En outre, les raccordements avec les industries peuvent être faits à coût réduit et avec un minimum d'emprise spatiale.

De façon plus générale, il doit être rappelé que le choix des implantations industrielles et commerciales devrait prendre beaucoup plus largement en compte le critère préalable de l'accessibilité.



Nog vóór de fiscale aansporing van het gecombineerd vervoer als dusdanig, rijst de vraag van de despecialisatie van de transportdragers en de overslagcapaciteit. Zeecontainers zijn inderdaad te groot om in Europa te worden getransporteerd. Sommige vrachtwagens zijn gespecialiseerd in het transport van bepaalde ladingen en in Europa heeft elk net zijn eigen benodigde ruimte. Er is dus een voorafgaand probleem van een harmonisatie en standaardisatie van het materieel en de infrastructuur. Dit verklaart grotendeels waarom de ervaringen met gecombineerd vervoer tot nu toe niet altijd overtuigend zijn geweest.

De invoering van gestandaardiseerde containerafmetingen zal bijdragen tot de overeenstemming van de verschillende transportmiddelen.

Bij de vernieuwing van de uitrusting moet rekening worden gehouden met dit element zonder hetwelk de overslag van één wijze op een andere ofwel onmogelijk is, ofwel weinig oplevert.

De fiscale aansporing zou in een eerste fase vooral een standaardisatie van de dragers en de ladingen moeten uitwerken zodat de efficiënte en rendabele ontwikkeling van het gecombineerd vervoer mogelijk wordt.

### **Goed gebruik van de vervoerscapaciteit en van het wegennet**

Het optimaal gebruik van het wegennet, onder meer door het invoeren van tijdsblokken, moet bestudeerd worden. Hierbij moet rekening worden gehouden met de gevolgen voor het milieu, voor de samenleving en voor de concurrentie tussen de verschillende vervoersvormen. Het zou verkeerd zijn de dominante positie van de weg nog te versterken door de voordelen van de spoorwegen teniet te doen of door maatregelen te nemen die te gunstig zijn voor de weg.

Een groot deel van het zware vrachvervoer, en met name van het doorgaand internationaal transport, bestaat uit lege voertuigen.

Eén oplossing is het oprichten van een gegevensbank die mogelijk maakt onmiddellijk te weten waar en wanneer vrachtwagens, maar ook containers of andere oplossingen voor gecombineerd vervoer, ter beschikking van de transportbedrijven kunnen worden gesteld.

### **E-commerce**

De ontwikkeling van de elektronische handel zal meer dan waarschijnlijk een impact hebben op de consumptiegewoonten.

Avant même l'incitation fiscale du transport combiné en tant que tel, se pose la question de la déspecialisation des supports de transport et de la capacité de transfert de la charge. En effet, les conteneurs marins sont trop grands pour pouvoir être transportés sous cette forme en Europe. Certains camions sont spécialisés dans le transport de certaines charges et, en Europe, chaque réseau ferroviaire a son propre gabarit. Il y a donc un problème préalable d'harmonisation et de standardisation du matériel et de l'infrastructure. Cela explique en grande partie la raison pour laquelle les expériences de transport combiné n'ont pas toujours été très convaincantes jusqu'à ce jour.

L'instauration de dimensions standardisées pour les conteneurs est donc de nature à favoriser la compatibilité des différents modes de transport.

Le renouvellement des équipements devrait prendre en compte cet élément sans lequel le transfert d'un mode à un autre soit est impossible, soit est peu performant.

L'incitation fiscale devrait surtout dans un premier temps permettre de développer une standardisation des supports et des charges permettant elles-mêmes le développement efficace et rentable du transport combiné.

### **L'utilisation optimale des capacités de transport et du réseau routier**

On veillera à étudier la meilleure utilisation du réseau en termes de plage horaire en ayant égard aux implications environnementales, sociales et en matière de concurrence entre les modes de transport. Ce serait en effet dommageable de renforcer la position dominante de la route en enlevant au chemin de fer ses avantages comparatifs, voire même en renforçant par des mesures trop avantageuses cette position dominante de la route.

Par ailleurs, une partie importante du trafic par poids lourds et, notamment, des transports internationaux en transit est constituée de véhicules roulant à vide.

Une des solutions à ce problème serait de constituer une base de données permettant de savoir en temps réel où et quand des camions, mais aussi des conteneurs ou d'autres solutions de transport combiné peuvent être mis à la disposition des entreprises de transport.

### **Le commerce électronique**

Le développement du commerce électronique aura plus que probablement un impact sur les habitudes de consommation.

Door deze ontwikkeling te volgen kunnen de strategische investeringen het best worden gericht.

## 5. RUIMTELIJKE ORDENING

### Verkeersbeperkende ruimtelijke ordening

Vroeger werden mobiliteitsproblemen vooral veroorzaakt door het woon- werkverkeer, maar nu ook door het «privé»-verkeer: hobby's, kinderen, inkopen, ...

Men is niet dicht bij de werkplaats gaan wonen, maar integendeel steeds verder van de plaats waar diensten worden aangeboden. Dat is het resultaat van een ruimtelijk beleid dat de beschikbare ruimten opdeelt per functie (industriezones, slaapsteden, winkelcentra).

De creatie van multifunctionele ruimten die woon-gelegenheid, huisvesting en diensten bieden, zou veel verplaatsingen uitsparen. Ook de decentralisatie van de openbare diensten zou daartoe bijdragen. Dit moet gepaard gaan met de oprichting of heroprichting van kernen die de drie functies combineren. Het voorbeeld van Spandau in Berlijn toont de positieve gevolgen van dit soort ruimtelijke ordening: een groot aantal inwoners hoeft niet langer naar het centrum van de grootstad te gaan om aan hun basisbehoeften te voldoen.

De concentratie, de multifunctionaliteit en de omvang van deze kernen hangen uiteraard af van het type van activiteit en van de ruimte die voor hun werking beschikbaar is. Het Nederlandse ABC-model deelt de beschikbare ruimte op in drie types, afhankelijk van het concentratiegehalte.

Het is belangrijk dat deze ruimten optimaal met transportinfrastructuur worden uitgerust. De woon- en vrijetijdzones en de industrieterreinen moeten absoluut met het openbaar vervoer verbonden worden. De meest rationele aanpak bestaat er evenwel in om de zones te ontwikkelen rond de bestaande infrastructuur, en dan vooral rond de spoor- en de waterwegen, veeleer dan nieuwe zones te ontwikkelen in de hoop dat de communicatie-infrastructuur later zal volgen. De omvang van ons land en het gebrek aan middelen nopen tot spaarzaamheid.

Fiscale maatregelen kunnen deze aanpak aanvullen. Dit beleid is gebaat met de invoering van een gedifferentieerde fiscaliteit met betrekking tot onroerende goederen en een verminderd registratierecht op de aankoop van nieuwe woningen.

Ten slotte moet de ontwikkeling of de herschikking van deze activiteitencentra in de eerste plaats

Suivre ce développement permet d'orienter de la manière la plus adéquate les investissements stratégiques à réaliser.

## 5. AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

### Un aménagement du territoire moins «générateur de déplacements»

Autrefois essentiellement générés par les déplacements domicile-lieu de travail, les problèmes de mobilité sont aussi dus désormais aux déplacements dits privés: loisirs, enfants, approvisionnements ...

Loin de s'être rapproché des lieux de travail, l'habitat s'est éloigné des lieux de service. C'est le résultat de la mono-fonctionnalité des espaces privilégiée ces dernières années (zonings industriels, cités-dortoirs, centres commerciaux).

Limiter les besoins en déplacement suppose de promouvoir des espaces multi-fonctionnels où se retrouvent habitat, logement et service. Une certaine décentralisation des services publics y participe. Elle doit s'accompagner de la création ou de la recréation de noyaux qui associent les trois fonctions. L'exemple de Spandau à Berlin montre les effets positifs de ces aménagements, un grand nombre d'habitants n'étant plus contraints de se rendre au centre de la métropole pour satisfaire leurs besoins principaux.

Le degré de concentration et de multifonctionnalité de ces noyaux, ainsi que leur taille dépend évidemment de leur type d'activité et de la quantité d'espace indispensable à leur bon fonctionnement. Le modèle ABC néerlandais subdivise ainsi les espaces en trois types d'aménagement en fonction de leur degré de concentration.

Il importe que ces espaces soient desservis de façon optimale par les infrastructures de transport. La liaison des zones d'habitats et de loisir ainsi que des terrains industriels avec les transports publics est indispensable. La démarche la plus rationnelle consiste cependant à développer les zones situées autour des infrastructures existantes, en particulier les voies ferrées et les voies d'eau, plutôt que de développer des zones vierges en misant sur un développement ultérieur des infrastructures de communication. La taille du pays autant que la faiblesse des moyens invitent à la parcimonie.

Des mesures fiscales peuvent compléter cette démarche. Introduction d'une fiscalité immobilière différenciée et diminution des droits d'enregistrement à l'achat de nouvelles habitations sont de nature à favoriser une telle politique.

Enfin et surtout, le développement ou le redéveloppement de ces noyaux d'activités doivent se traduire

gepaard gaan met een herinrichting van de grote steden om ze leefbaar en aantrekkelijk te maken. Dit moet tot uiting komen in de stadsplanning (stilte- en rustzones, speelpleinen, drastische snelheidsbeperkingen in de woon- en handelszones, aanplantingen, enz.), volgens het concept van de tuinstad (cf. Metz). Ook het imago van de stad moet herzien worden (herwaardering van het leven in de stad tegenover de slaapwijken).

Naast deze essentiële maatregelen kan dan een nieuwe organisatie van het werk ingevoerd worden, met een spreiding van het woon-werkverkeer en het bevorderen van thuiswerken (telewerken), wat onder andere investeringen in telematica veronderstelt.

### Telewerken

Uit een recente enquête blijkt dat het op grote schaal invoeren van het telewerken een belangrijke invloed zou hebben op de mobiliteit.

Deze enquête, die in de eerste plaats betrekking had op het probleem van de mobiliteit rond Brussel, toont aan dat de invoering op grote schaal van het telewerken één van de oplossingen zou kunnen zijn voor het structurele fileprobleem in en rond Brussel en in andere probleemgebieden aangezien men op die manier ook proactief het verkeersprobleem in dicht bevolkte gebieden aanpakt. Het telewerken vermindert de mobiliteitsvraag waardoor de kloof tussen die vraag en het aanbod van infrastructuur kleiner wordt. De promotie van het telewerken heeft niet alleen een gunstige invloed op de verkeersdichtheid maar ook op het milieu en de verkeersveiligheid. Daarnaast kan het telewerken nog een aantal belangrijke gevolgen hebben, zoals vlotter verkeer, een betere bescherming van het milieu, een betere integratie van het sociale en het beroepsleven, enz. Berekeningen hebben aangetoond dat het telewerken op middellange termijn een besparing kan meebrengen van 8,6 tot 18,7 miljard frank op de externe kosten die verbonden zijn aan de overbelasting van het verkeer, de milieuvervuiling, de geluidshinder en de verkeersongevallen op de weg naar Brussel.

Het spreekt vanzelf dat aan een aantal organisatorische voorwaarden moet zijn voldaan opdat het personeel kan thuiswerken. Denken we maar aan het soort werk (vooral administratief) en aan het materiaal nodig voor het telewerken (informatica-uitrusting). Telearbeid moet bovendien duidelijk geregeld worden: zo moeten de operationele kosten bijvoorbeeld door de werkgever worden gedragen.

Er zijn ook een aantal schaduwkanten die bijkomende studies vereisen. Volgens sommigen zou het

par un réaménagement des grandes villes pour les rendre vivables et agréables. Cela doit se traduire en termes d'aménagement (zones de silence et de tranquillité, espaces de jeu, réduction drastique de la vitesse dans les zones d'habitat et de commerce, plantations, etc.) autour du concept de la ville-jardin (cf. Metz). Cela doit également se concevoir en termes d'image (réhabilitation de la vie en ville par rapport à l'habitat d'origine).

À ces mesures essentielles peuvent alors s'ajouter une reconsidération de la façon d'aborder le travail, avec à la clé un étalement des heures de déplacements domicile-lieu de travail, et le développement du travail à domicile (télétravail), qui suppose entre autres des investissements en télématique.

### Le télétravail

Il ressort d'une récente enquête que la mise en œuvre du télétravail sur une grande échelle aurait un impact important sur le plan de la mobilité.

Cette enquête, qui a concerné à titre principal le problème de la mobilité autour de Bruxelles, montre que la mise en œuvre du télétravail à grande échelle peut constituer l'une des solutions aux embouteillages structurels qui se forment dans et autour de Bruxelles et dans d'autres zones à problèmes, étant donné que l'on s'attaquerait ainsi, de manière proactive, au problème de la congestion du trafic dans des zones à forte densité de population. Le télétravail diminue effectivement la demande de mobilité, réduisant ainsi le décalage entre la demande de mobilité et l'offre d'infrastructures. En outre, la promotion du télétravail n'a pas seulement une influence sur la congestion du trafic mais également sur l'environnement et sur la sécurité routière. L'utilisation du télétravail peut générer un certain nombre d'autres effets importants, tels qu'une amélioration de la mobilité du trafic, la protection de l'environnement, une meilleure intégration de la vie sociale et professionnelle, etc. D'après les calculs effectués, l'application du télétravail pourrait entraîner, à moyen terme, une économie située entre 8,6 milliards de francs et 18,7 milliards de francs en termes des coûts externes liés à la congestion du trafic, à la pollution atmosphérique, aux nuisances sonores et aux accidents de la route à Bruxelles.

Il est évident qu'un certain nombre de conditions devront être remplies en matière d'organisation avant d'offrir au personnel des opportunités de télétravail. Il nous suffit de songer ici au type de travail à effectuer (surtout administratif) et au matériel destiné au travail à domicile (équipement informatique). Une réglementation claire du travail à domicile doit voir le jour; ainsi par exemple, les frais opérationnels devront être supportés par l'employeur.

Il reste par ailleurs d'importantes zones d'ombre qui rendent nécessaires des études complémentaires.

telewerken meer stress meebrengen en houdt het zeker een risico van sociaal isolement in, wat niet te verwaarlozen is.

Het invoeren van het telewerken is een politieke keuze die moet worden overwogen door de overheidsinstanties, die op dat vlak immers een belangrijke rol kunnen spelen. Een deel van het administratief werk kan perfect thuis worden uitgevoerd.

De overheden kunnen «pilotprojecten» opstarten om te zien hoe het thuiswerken in de praktijk verloopt. Een groot aantal overheidsdiensten bevindt zich in Brussel en vele ambtenaren kunnen thuis een groot deel van hun werk doen mits zij de nodige operationele steun krijgen. Bepaalde diensten van de Senaat kunnen aan dit experiment meewerken.

## 6. MILIEU

De incidentie van astma en allergieën in onze samenleving neemt fors toe. 7% van de bevolking lijdt chronisch aan C.A.R.A. Uit recent onderzoek bij baby's, uitgevoerd door de Antwerpse universiteit, blijkt dat meer dan 40% van kinderen beneden één jaar last heeft van ademhalingsstoornissen en geregeld een beroep moet doen op aerosols of puffertjes.

De toegenomen luchtvervuiling in het macromilieum is slechts één van de verklarende factoren voor deze nieuwe gezondheidsproblemen. Het lijkt echter geen twijfel dat de slechte kwaliteit van de buitenlucht een «trigger off»-effect heeft voor de groeiende groep van mensen met astmatische aandoeningen. Ook ouderen en kinderen behoren tot de risicogroepen.

60 à 70% van de luchtvervuiling is afkomstig van het autoverkeer. Volgens de Vlaamse Milieumatschappij vallen er in ons land jaarlijks gemiddeld 6 000 doden door luchtvervuiling, wat een pak meer is dan het aantal slachtoffers in het verkeer. Ook Europese cijfers wijzen in dezelfde richting. Ondanks geruststellende verklaringen van de autoconstructeurs en de inspanningen in het kader van het Europees Auto-Oil-programma is het probleem van de luchtverontreiniging door het autoverkeer dus nog lang niet onder controle.

Klassieke problemen zoals de uitstoot van lood zijn gelukkig sterk verminderd (door de veralgemening van loodvrije benzine). Ook de uitstoot van koolstofdioxide door het wagenpark (CO) is sterk afgenomen, net zoals de totale hoeveelheid SO<sub>2</sub> in ons leefmilieu (zowel vanuit industrie als verkeer). Maar andere probleemstoffen blijven aanwezig of nemen gestaag toe. Zo blijkt de uitstoot van stikstofoxiden weinig beheersbaar. De keuze voor schonere motoren met katalysatoren wordt verregaand gecompenseerd door de toename van het aantal wagens en de toename van het aantal autoverplaatsingen.

C'est ainsi que, selon certaines sources, le télétravail accroîtrait le niveau de stress, et certainement le risque d'isolement social, ce qui n'est pas à négliger.

La mise en œuvre du télétravail est une option politique qui mérite de retenir l'attention des autorités publiques qui peuvent jouer dans ce domaine un rôle important. Une partie des fonctions administratives peut en effet être effectuée à domicile.

Les pouvoirs publics pourraient mettre en place des «projets pilotes» pour étudier la mise en œuvre du travail à domicile. Bon nombre d'administrations sont en effet situées à Bruxelles et de nombreux fonctionnaires pourraient vraisemblablement effectuer, à domicile, une grande partie de leur travail moyennant le soutien opérationnel nécessaire. Certains services du Sénat pourraient participer à cette expérience.

## 6. L'ENVIRONNEMENT

L'incidence des allergies et de l'asthme est de plus en plus importante dans notre société. 7% de la population souffrent d'affections respiratoires chroniques spécifiques. Il ressort d'une étude récente sur les nourrissons menée par l'université d'Anvers que plus de 40% des enfants de moins d'un an souffrent d'affections respiratoires et doivent régulièrement utiliser des aérosols.

L'augmentation de la pollution atmosphérique n'est qu'un des facteurs qui sont à la base de ces problèmes de santé. Il est cependant indubitable que la mauvaise qualité de l'air ambiant a un effet néfaste pour la partie grandissante de la population qui souffre d'asthme. Les personnes âgées et les enfants constituent aussi des groupes à risques.

60 à 70% de la pollution atmosphérique est due au trafic automobile. Selon la Vlaamse Milieumatschappij, 6 000 personnes meurent chaque année en raison de la pollution atmosphérique; ce chiffre est plus élevé que celui des victimes de la route. Les chiffres européens reflètent la même tendance. En dépit des propos rassurants des constructeurs automobiles et des efforts déployés dans le cadre du programme Auto-Oil européen, le problème de la pollution atmosphérique due au trafic automobile est loin d'être résolu.

Heureusement, les problèmes classiques comme les émissions de plomb sont en forte diminution (grâce à la généralisation de l'essence sans plomb). Les émissions de monoxyde de carbone par le parc automobile ont aussi fort diminué, tout comme la quantité totale de SO<sub>2</sub> présente dans notre environnement (tant du fait de l'industrie que du trafic). Mais d'autres substances problématiques subsistent ou sont en augmentation constante. C'est ainsi que les émissions de dioxyde d'azote semblent peu contrôlables. L'augmentation du nombre de voitures et de déplacements automobiles n'est pas compensée par l'utilisation de moteurs plus propres avec pots catalytiques.

Ook sneller rijden is nadelig voor het milieu. Net als het zogenaamde sportieve rijden (het bruske afremmen of optrekken, bv. op kortere afstanden, of in het stadsverkeer): dit leidt tot een enorme verhoging van de uitstoot. Dit bleek ten overvloede uit VITO-studies op de effecten van het reële rijgedrag van chauffeurs.

Ook de uitstoot van vluchtige organische stoffen (zoals het kankerverwekkende benzeen) blijft een probleem. Bovendien vormen stikstofoxiden en vluchtige organische stoffen samen ozon in de zomer. Zij zijn de precursoren van de zomersmog. De ozonconcentraties raken ook niet onder controle. Vandaar voor de gezondheid gevaarlijke ozonpieken met duidelijk aangetoonde relaties met ademhalingsproblemen, bij ouderen, kinderen en zeker astmapatiënten. Het aantal ziekenhuisopnames neemt toe. En het Instituut voor Hygiëne en Epidemiologie toonde enkele jaren éénduidig de band aan met «oversterfte»: ouderen die vroeger dan verwacht sterven door hogere temperaturen maar ook door ozon in de zomermaanden. De implementatie van het federale ozon-actieplan en gewestelijke maatregelen in dezelfde lijn, blijft dus een absolute noodzaak.

Het meest aandacht is er de laatste tijd voor de uitstoot van kleine deeltjes: de PM 10 of PM 2,5 fractie van de luchtvervuiling, of partikels met een diameter van 10 resp. 2,5  $\mu\text{m}$ , die diep kunnen doordringen in de longen en longblaasjes en tot ademhalingsproblemen, op termijn zelfs tot kanker, kunnen leiden. Dit is een oud probleem (roetdampen), maar toch ook weer relatief nieuw, gezien de enorme toename van dieselwagens in ons land. Het aantal vrachtwagens (bijna allemaal diesels) in België ligt zeer hoog (het hoogst binnen de OESO). Maar ook het aantal dieselpersonenwagens neemt enorm toe. Dit o.m. door de fiscale begunstiging van dieselbenzine. Recente VITO-studies wezen uit dat de huidige generatie van dieselwagens stukken vervuilender zijn dan benzinewagens en uiteraard veel meer vervuilen dan wagens op LPG. De kleine dieselroetdeeltjes («DEP» of «diesel exhaust particles» in de internationale literatuur) blijken bijzonder schadelijk te zijn voor de gezondheid. Vandaar dat een aparte reeks maatregelen nodig is om een versnelde omschakeling naar dieselskatalysatoren en roetfilters te bevorderen.

De toenemende verkeersdrukte zorgt, naast gezondheidsproblemen, ook voor problemen inzake

Une vitesse plus élevée est également néfaste pour l'environnement. De même que la conduite dite sportive (freiner ou accélérer brusquement, par exemple sur de courtes distances ou dans le trafic urbain): ceci entraîne un accroissement considérable des émissions de gaz, comme l'ont en outre montré les études du VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek — Établissement flamand pour la recherche technologique) consacrées aux effets du comportement réel des conducteurs.

L'émission de matières organiques volatiles (comme le benzène cancérigène) demeure également un problème. Les oxydes d'azote et les matières organiques volatiles sont en outre à l'origine de l'ozone en été. Ils sont les précurseurs du «smog» en été. Les concentrations en ozone ne sont pas davantage maîtrisées. D'où les pointes d'ozone nocives pour la santé qui sont incontestablement à l'origine des difficultés respiratoires qu'éprouvent les personnes âgées, les enfants et certainement les patients asthmatiques. Le nombre d'hospitalisations augmente. Voici quelques années, l'Institut d'hygiène et d'épidémiologie a clairement démontré l'existence d'un lien avec la mortalité accrue: certaines personnes âgées décèdent prématurément en raison des températures plus élevées mais aussi de la concentration en ozone au cours des mois d'été. La mise en œuvre du plan fédéral d'action contre l'ozone et des mesures régionales allant dans le même sens reste dès lors absolument nécessaire.

Ces derniers temps, on s'est surtout intéressé à l'émission de petites particules: la proportion de PM 10 ou de PM 2,5 dans la pollution atmosphérique, c'est-à-dire de particules ayant respectivement un diamètre de 10 et de 2,5  $\mu\text{m}$ , pouvant pénétrer profondément dans les poumons et les alvéoles pulmonaires et pouvant occasionner des difficultés respiratoires et même, à terme, des cancers. Il s'agit d'un problème à la fois ancien (vapeurs de suie) et relativement nouveau, compte tenu de la multiplication considérable des véhicules diesel dans notre pays. Le nombre de camions (presque exclusivement diesel) en Belgique est très élevé (le plus élevé des pays de l'OCDE). Mais le nombre de voitures équipées d'un moteur diesel augmente, lui aussi, sensiblement. Cela s'explique notamment par le traitement fiscal plus favorable du carburant diesel. De récentes études du VITO indiquent que la génération actuelle de voitures diesel est nettement plus polluante que les voitures à essence et, bien sûr, que les voitures au GPL. Les petites particules de suie émises par les voitures diesels (les «DEP» ou, dans la littérature internationale, les «diesel exhaust particles») s'avèrent particulièrement nocives pour la santé. C'est pourquoi il est indispensable de prendre un ensemble de mesures pour promouvoir l'adoption plus rapide de catalyseurs diesels et de filtres à suie.

Le trafic de plus en plus dense cause non seulement des problèmes de santé mais porte aussi atteinte à la

leefbaarheid en aantasting van de leefruimte van mensen. Deze problemen aanpakken is grotendeels een gewestelijke bevoegdheid. Vooral de geluidsoverlast wordt dikwijls zwaar onderschat. De uitrusting van wagens om overdreven geluidshinder te voorkomen is dan wel een federale opdracht. Ook dit moet nader opgevolgd worden.

## 7. DE VERKEERSVEILIGHEID

### Verantwoord gedrag

Verkeersveiligheid wordt in het mobiliteitsdebat als prioritair beschouwd. De werkgroep is van mening dat de verkeersveiligheid in de eerste plaats moet benaderd worden vanuit de optiek van de zwakkere weggebruikers en vraagt hier substantiële inspanningen van de verschillende bevoegde overheden.

### Bestuurdersopleiding

Iedereen is het erover eens dat de hervorming van de rijopleiding en van de procedures voor het verkrijgen van het rijbewijs een zeer belangrijke preventieve maatregel is. Deze hervorming mag evenwel niet ten koste gaan van het sociale aspect van de toegang tot de mobiliteit. De hervorming van de rijopleiding mag niet resulteren in een beperktere toegang van jongeren tot de mobiliteit. Elke wijziging in de reglementering aangaande de rijopleiding zal aan dit criterium getoetst moeten worden.

Bij de rijopleiding zou men meer aandacht moeten besteden aan de ervaring in het autorijden en aan het vooruitlopen op concrete verkeerssituaties. Ervaring is belangrijk, zeker in de vervoersector. Het zou dan ook wenselijk zijn de termijn van de opleiding voor autobestuurders te verlengen.

De hervorming van het rijbewijs zou bovendien niet herleid mogen worden tot de procedures voor het verkrijgen ervan. Ook de rijvaardigheid van de houders van een rijbewijs moet op geregelde tijdstippen geëvalueerd worden. Bovendien dringt de werkgroep aan op een snelle en doeltreffende invoering van het rijbewijs met punten.

Om de kosten van deze hervorming voor de betrokkenen te drukken, denkt men aan een samenwerking met de auto- en verzekeringssector. Het is namelijk zo dat beide partijen op termijn baat hebben bij een betere kwaliteit van de rijopleiding.

Een ander mogelijk denkspoor is de invoering van een beperkt rijbewijs, waarbij de houder enkel een

qualité du milieu de vie des hommes. Ces problèmes relèvent largement de la compétence des régions. Les nuisances sonores sont souvent largement sous-estimées. L'installation dans des véhicules d'appareils permettant d'éviter des nuisances sonores excessives fait aussi partie des attributions fédérales. Il convient de suivre également cette question de plus près.

## 7. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### Un comportement responsable

La sécurité routière est une priorité dans le débat sur la mobilité. Elle doit avant tout être abordée sous l'angle des usagers de la route les plus vulnérables et le groupe de travail demande que les diverses autorités compétentes consentent des efforts considérables à cet égard.

### La formation du conducteur

Tout le monde reconnaît qu'une réforme de l'apprentissage de la conduite automobile et des procédures permettant d'obtenir le permis de conduire sont des mesures préventives très importantes, mais une telle réforme ne doit pas porter atteinte à l'aspect social de l'accès à la mobilité. Une réforme de l'apprentissage de la conduite automobile ne peut aller de pair avec une limitation de l'accès des jeunes à la mobilité. Toute modification de la réglementation relative aux apprentissages de la conduite automobile devra être évaluée sur la base de ce critère.

Dans l'apprentissage de la conduite automobile, il faudrait attacher plus d'attention à l'expérience en matière de conduite automobile et à l'anticipation sur des situations réalistes dans la réalité quotidienne. Cette absence d'expérience vaut en particulier pour le secteur des transports. C'est pourquoi il serait préférable d'allonger le délai d'apprentissage de la conduite automobile.

La réforme du permis de conduire ne devrait en outre pas se limiter aux procédures d'obtention de celui-ci. Il faudrait parallèlement évaluer à intervalles réguliers les capacités de conduite des détenteurs d'un permis de conduire. De plus, le groupe de travail insiste sur une mise en œuvre rapide et efficace du permis à points.

Pour comprimer le coût de ces réformes pour les intéressés l'on pourrait penser à une coopération avec le secteur de l'automobile et des assurances. En effet, les deux parties ont à terme tout intérêt à une amélioration de la qualité de l'apprentissage de la conduite automobile.

Une autre piste à examiner est l'instauration d'un permis de conduire limité, autorisant seulement le

voertuig met een geringe cilinderinhoud mag besturen en de kosten voor de opleiding en de verzekering lager zouden zijn dan voor de gewone rijbewijzen. Het verband tussen de cilinderinhoud en de verkeersveiligheid is echter niet vanzelfsprekend.

Concreet moet de rijopleiding nog meer aandacht besteden aan het preventieve en vooruitlopende rijgedrag in realistische verkeerssituaties. Een verlengde opleiding valt te overwegen, wanneer de betrokkene in zijn proefperiode (evaluatieperiode) zware of herhaalde overtredingen begaat waardoor hij zijn opleiding moet overdoen.

Als belanghebbende partij zou de verzekeringssector actief betrokken kunnen worden bij de hervorming van de rijopleiding en van de rij scholen. Zo zou hij eventueel een financiële bijdrage kunnen leveren aan de opleidingsprojecten.

De werkgroep vraagt de regering om snel werk te maken van het rijbewijs met punten, waarvoor reeds een wettelijke basis voorhanden is.

Wat betreft het toekennen van rijbewijzen voor het besturen van vrachtwagens is de werkgroep van oordeel dat meer ervaring vereist moet zijn.

Voor de werkgroep vormt de fysieke bekwaamheid een belangrijke factor voor de toekenning en de blijvende geldigheid van een rijbewijs. Men zou kunnen denken aan een evaluatiesysteem dat het principiële recht op mobiliteit niet aantast.

### **Hervorming van het verkeersreglement**

Een eerste maatregel betreft de invoering van elektronische verkeersstekens, waardoor de snelheid van de verkeersstromen kan worden aangepast aan de verkeersdichtheid en de weersomstandigheden.

Dit voorstel is ingegeven door de vaststelling dat veel verkeersongevallen te wijten zijn aan onaangepaste snelheid en aan inhaalmanoeuvres van vrachtwagens bij druk verkeer.

Door het gebrek aan richtlijnen staan een aantal verkeersstekens nu ook verkeerd opgesteld met alle veiligheidsrisico's van dien.

Er moet worden nagegaan hoe het verkeersreglement kan worden gewijzigd in de zin van dit voorstel. De gewesten moeten bij de uitvoering van dit voorstel worden betrokken aangezien zij bevoegd zijn voor de wegen en hun aanhorigheden.

titulaire à conduire un véhicule d'une cylindrée limitée, les coûts de l'apprentissage de la conduite et de l'assurance liés à un tel permis pouvant être inférieurs à ceux qu'entraînent les permis de conduire étendus classiques, même si la relation entre la cylindrée et la sécurité routière n'est pas évidente.

Concrètement, il faut être plus attentif encore, dans l'apprentissage de la conduite automobile, à la conduite préventive et anticipative dans des situations réalistes de circulation. Un apprentissage prolongé peut éventuellement être envisagé, certaines infractions graves ou répétées commises au cours d'une période d'essai (période d'évaluation) pouvant amener l'intéressé à devoir recommencer l'apprentissage.

En tant que partie intéressée, le secteur des assurances peut être associé activement à l'élaboration de la réforme de l'apprentissage de la conduite automobile et des auto-écoles. La collaboration peut, le cas échéant, prendre la forme d'une participation financière aux projets d'apprentissage.

Le groupe de travail demande au gouvernement de s'atteler immédiatement à la mise en œuvre rapide du permis à points pour lequel il existe déjà une base légale.

Pour l'octroi des permis poids lourds, le groupe de travail estime qu'il serait opportun d'exiger une plus grande expérience.

Pour le groupe de travail, l'aptitude physique constitue un facteur important en ce qui concerne l'octroi et le maintien de la validité d'un permis de conduire. On pourrait songer en l'occurrence à un système d'évaluation sans que le droit à la mobilité s'en trouve altéré.

### **Réforme du code de la route**

Une première mesure concerne l'introduction de la signalisation routière électronique, permettant la mise en place de vitesses modulées en fonction de la densité du trafic et des conditions météorologiques.

Cette proposition a été formulée partant de la constatation que de nombreux accidents de la route sont dus souvent à une vitesse inadaptée ainsi qu'à des manœuvres de dépassement de véhicules lourds à des moments où le trafic est intense.

Par ailleurs, une partie de la signalisation routière actuelle est mal placée en raison de l'absence de directives précises à ce sujet, avec tous les risques que cela comporte au niveau de la sécurité.

L'on examinera comment la législation routière actuelle devrait être adaptée dans le sens de cette proposition. Simultanément, il conviendrait d'associer les Régions à l'exécution de cette proposition car elles sont compétentes pour « les routes et leurs dépendances ».

Een andere interessante maatregel vormt de invoering van een principieel inhaalverbod tijdens de spitsuren. In de Verenigde Staten wordt het «keep in lane»-principe toegepast. De eventuele invoering van dit beginsel moet meer in detail worden bestudeerd en kan implicaties hebben voor de regelgeving betreffende de bewegwijzering.

### **Striktere controles**

De wetgever is vaak geneigd nieuwe wetten te maken terwijl alleen al een strengere controle op de naleving van de bestaande wetgeving de verkeersveiligheid het best zou waarborgen. Daarom pleit de werkgroep voor een strengere controle op de naleving van de verkeersregels door de bevoegde politiediensten.

Onvoldoende controle op de naleving van de maximale afmetingen en het maximaal toegestaan gewicht voor vrachtwagens ligt niet alleen aan de basis van heel wat schade aan het wegdek maar leidt ook tot een overbelasting van de achterassen van voertuigen, wat heel wat risico's inhoudt op het niveau van de veiligheid.

De regering moet ook de rij- en rusttijden van vrachtwagenbestuurders beter controleren. De niet-naleving van de Europese wetgeving op het stuk van de rij- en rusttijden vervalst de concurrentie en ondermijnt de gezondheid van de bestuurders met alle gevaren van dien voor de veiligheid.

De regering wordt ook verzocht om op Europees niveau het probleem van de invoering van de zwarte doos aan te snijden. Dit soort toestel registreert in de eerste plaats de snelheid van het voertuig. Er moeten vele voorwaarden vervuld zijn om dit soort toestel te kunnen installeren. Onder andere de prijs moet betaalbaar zijn. De invoering van de «zwarte doos» is evenwel essentieel. De massaproductie kan op middellange termijn leiden tot aanvaardbare prijzen.

Het Belgisch voorzitterschap kan de initiatieven nemen die het daartoe nuttig acht.

### **Gedifferentieerde sanctie**

De werkgroep beveelt een louter administratieve behandeling aan van de lichte overtredingen (bijvoorbeeld inzake parkeren) op voorwaarde dat de rechten en de plichten van de overtreder in acht worden genomen.

In dit verband is het de bedoeling de werklust van de parketten te verlichten en hun meer tijd te geven om de zwaardere verkeersovertredingen te vervolgen.

De regering moet zorgen voor een billijker inning van de boeten wegens overtreding van de verkeersregels.

Une autre mesure intéressante est la mise en œuvre du principe selon lequel il est interdit de changer de bande pendant les heures de pointe. Le principe «keep in lane» est appliqué aux États-Unis. L'instauration éventuelle de ce principe doit être étudié plus en détail et peut avoir des implications sur la réglementation relative à la signalisation.

### **L'amélioration des contrôles**

Le législateur est souvent tenté de promulguer de nouvelles réglementations alors qu'un contrôle plus rigoureux du respect de la législation existante offrirait de meilleures garanties au niveau de la sécurité routière. C'est pour cette raison que le groupe de travail plaide pour un renforcement du contrôle du respect du code de la route par les services de police compétents.

L'absence de contrôle suffisant du respect des dimensions maximales et des poids maximaux autorisés pour les poids lourds est non seulement cause de nombreux dégâts au revêtement routier, mais aussi de surcharge des essieux arrière des véhicules, ce qui constitue un important potentiel de risques pour la sécurité.

Le gouvernement doit aussi accentuer les contrôles sur les temps de conduite et de repos des conducteurs de poids lourds. Le non-respect de la législation européenne en ce qui concerne les temps de conduite et de repos fausse la concurrence et mine la forme physique des conducteurs avec tous les dangers que cela implique pour la sécurité.

Le gouvernement est également invité à aborder au niveau européen la question de l'instauration de la boîte noire. L'objectif principal de ce type d'appareil est d'enregistrer la vitesse du véhicule. Les conditions à l'installation de ce type d'appareil sont nombreuses : entre autres, que le prix en soit abordable. L'instauration de la «boîte noire» est cependant essentielle. La production de masse peut mener, à moyen terme, à des prix acceptables.

La présidence belge peut prendre les initiatives qu'elle jugerait utiles en ce sens.

### **La différenciation de la sanction**

Le groupe de travail recommande un traitement purement administratif des infractions légères (par exemple en matière de parking), moyennant le respect des droits et devoirs du contrevenant.

L'objectif à cet égard est de décharger les parquets et de leur donner plus de temps pour poursuivre les infractions plus graves au code de la route.

Le gouvernement doit prévoir une perception plus équitable des amendes pour infractions au code de la route.



Een koppeling van het bedrag van de boete aan de fiscale draagkracht is vanuit administratief oogpunt wellicht eenvoudiger, objectiever en sociaal billijker. Daarenboven zijn een aantal kosten die typisch zijn voor voertuigen, thans gekoppeld aan de cilinderinhoud, bijvoorbeeld de verzekeringspremie, de belasting op de inverkeerstelling en de rijbelasting.

De regering wordt verzocht de hervorming met betrekking tot het onderbrengen van de misdrijven in categorieën versneld toe te passen teneinde gedifferentieerde straffen te kunnen opleggen. Voor de lichtere overtredingen dient men na te gaan of een administratieve reactie niet wenselijker is.

De werkgroep steunt de hervorming van de verkeersboetes en benadrukt dat ze in elk geval moet leiden tot een juist en sociaal billijke visie inzake verkeersboetes.

De werkgroep beveelt ook het gebruik aan van de bestaande alternatieve straffen voor verkeersovertredingen.

### **Veiligere voertuigen**

De werkgroep is van mening dat alle veiligheidsbevorderende onderdelen van voertuigen een gunstiger BTW-tarief zouden moeten kunnen verwerven zodat de industrie zich niet beroept op de consument om dergelijke onderdelen te betalen. In dit debat mag men niet vergeten dat veiligere voertuigen niet noodzakelijk veiliger rijden tot gevolg heeft. Bovendien mogen geen maatregelen getroffen worden die niet in overeenstemming zijn met de Europese richtlijnen ter zake, zoals geen indirecte subsidie van voertuigen.

De regering wordt verzocht te onderzoeken of een verlaging van het BTW tarief voor veiligheidsverhogende onderdelen van voertuigen tot de wettelijke mogelijkheden behoort, en desgevallend de nodige initiatieven te nemen terzake op Europees niveau. Hierbij dient voorkeur te worden gegeven aan toebehoren dat de veiligheid van zwakke weggebruikers verhoogt (bv. de intelligente snelheidsbegrenzers).

Verplichte achteruitkijkspiegels voor de dode hoeken voor (alle) (nieuwe) wagens zou ook een welkome maatregel zijn.

### **Verkeersveilige herinrichting van wegen**

De wegcategorysering is een eerste voorwaarde voor een optimale infrastructuur. De onaangepaste snelheid van voertuigen is een belangrijke oorzaak van vele verkeersongevallen. Wegcategorysering streeft naar een beheersing van deze snelheidsproblematiek door het nauwgezet onderbrengen van wegen en straten in aangepaste snelheidsregimes.

Lier le montant de l'amende à la puissance fiscale est peut-être plus simple d'un point de vue administratif, plus objectif et socialement plus admissible. En outre, un certain nombre de frais inhérents aux véhicules sont actuellement liés à la cylindrée, par exemple la prime d'assurance, la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation.

On demande au gouvernement de mettre rapidement en œuvre la réforme de la catégorisation des infractions afin de permettre une politique de sanctions différenciée. Pour les infractions plus légères, il est opportun d'examiner si une réaction administrative ne serait pas plus indiquée.

Le groupe de travail soutient la réforme des amendes pour infractions au code de la route et veut souligner que chaque réforme doit mener à une perception juste et socialement équitable des amendes pour infractions au code de la route.

Le groupe de travail veut multiplier le recours aux peines alternatives existantes pour les infractions au code de la route.

### **Des véhicules plus sûrs**

Tous les accessoires favorisant la sécurité des véhicules devraient pouvoir bénéficier d'un taux de TVA plus favorable, de sorte que l'industrie ne puisse imputer le paiement de ces accessoires aux consommateurs. Dans ce débat, il ne faut toutefois pas oublier que des véhicules plus sûrs n'entraînent pas nécessairement une plus grande sécurité au niveau de la conduite. En outre, aucune mesure ne peut être prise qui ne soit pas en concordance avec les directives européennes en la matière, donc il ne peut y avoir aucun subventionnement indirect de véhicules.

Le gouvernement est invité à examiner si un abaissement du taux de TVA sur les accessoires favorisant la sécurité des véhicules est légalement possible et, le cas échéant, à prendre les initiatives nécessaires en la matière à l'échelon européen. La préférence doit, à cet égard, être accordée aux accessoires qui renforcent la sécurité des usagers de la route vulnérables (par exemple, les limiteurs de vitesse intelligents).

La mise en œuvre rapide de l'obligation de rétroviseurs contre les angles morts pour (tous) les véhicules (neufs) serait la bienvenue.

### **Une infrastructure adaptée**

La catégorisation des routes est la première condition d'une bonne infrastructure. La vitesse inadaptée des véhicules est une cause importante d'accidents de la route. La catégorisation des routes tend à gérer cette problématique de la vitesse en imposant des vitesses adaptées pour certaines routes et rues.

Onaangepaste snelheid vormt immers vaak de oorzaak van verkeersongevallen. De werkgroep vraagt de federale overheid het nodige onderzoek te laten verrichten en desgevallend de nodige maatregelen te nemen inzake de hervorming van de categorisering van de wegen, met als doel te komen tot meer aangepaste snelheidsregimes.

Een ander probleem met betrekking tot de infrastructuur vormen de werkzaamheden. Hier is nood aan een dwingende regelgeving zoals die bestaat in andere Europese landen en die de ondernemers verplicht om wegwerkzaamheden zo snel mogelijk af te ronden.

Bijzondere aandacht moet verleend worden aan de modulering van de snelheden bij wegenwerken en de handhaving van de aangegeven maximumsnelheden.

### Begeleiding na ongevallen

De regering wordt verzocht om snel werk te maken van een actieprogramma met betrekking tot het medisch toezicht op verkeersslachtoffers. Die maatregel heeft tot doel de medische gevolgen van die ongevallen te beperken en de begeleiding, die nu nog ontbreekt, te waarborgen.

\*  
\* \*

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

---

**De Senaat,**

A. Gelet op de stijging van de mobiliteitsvraag;

B. Aangezien deze groeiende mobiliteitsbehoefte zich praktisch uitsluitend op de weg richt, waardoor ons wegennet, meer specifiek rondom de grote steden, overbelast wordt;

C. Gelet op de negatieve gevolgen van deze overbelasting op economisch, ecologisch, sociaal en menselijk vlak, waardoor de levenskwaliteit van iedereen wordt bedreigd;

D. Overwegende dat de verplaatsingsbehoeften en vooral de gemotoriseerde verplaatsingsbehoeften moeten beheerst worden, door de overstap naar de meest veilige en de milieuvriendelijkste vervoersmiddelen te bevorderen en te pleiten voor een rationeler ge- en verbruik van alle vervoersmiddelen en hun complementariteit;

E. Overwegende dat mobiliteit en de bereikbaarheid van alle sociale, economische en culturele

Une vitesse inadaptée est souvent à l'origine des accidents de la route. Le groupe de travail demande à l'autorité fédérale de faire réaliser les études nécessaires et, au besoin, de prendre les mesures requises pour la réforme de la catégorisation des routes, afin de mettre en place des régimes de vitesse plus adaptés.

Un autre problème d'infrastructure est celui des travaux. Comme dans d'autres États européens, il est nécessaire de promulguer un règlement impératif obligeant les entrepreneurs à exécuter les travaux de voirie dans les plus brefs délais.

Une attention particulière doit être accordée à la modulation des vitesses en cas de travaux de voirie et au respect des vitesses maximales indiquées.

### Le suivi des accidents

Le gouvernement est invité à mettre rapidement sur pied un programme d'action relatif à la surveillance médicale des victimes d'accidents de la route. Cette mesure vise à limiter l'effet traumatique de ces accidents et à garantir un accompagnement qui fait actuellement défaut.

\*  
\* \*

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

---

**Le Sénat,**

A. Considérant l'accroissement de la demande de mobilité;

B. Considérant que cet accroissement se concentre presque exclusivement sur la route, provoquant une congestion de notre réseau routier, plus particulièrement autour des grandes villes;

C. Considérant que cette congestion a des répercussions négatives sur les plans économique, écologique, social et humain et qu'elle menace la qualité de vie de chacun;

D. Considérant qu'il faut maîtriser le besoin de se déplacer, et particulièrement de se déplacer dans un véhicule à moteur, en encourageant l'utilisation des moyens de transport les plus sûrs et les plus écologiques ainsi que l'utilisation plus rationnelle de tous les moyens de transport et leur complémentarité;

E. Considérant que la mobilité et l'accès aux centres de la vie sociale, économique et culturelle sont

knooppunten een basisrecht is, maar ook een leefbare omgeving en verkeersveiligheid basisrechten zijn, zodat een globale aanpak van het mobiliteitsvraagstuk zich opdringt;

F. Gelet op de Europese richtlijnen betreffende het verkeer en de Europese richtlijnen inzake milieu en afvalverwerking;

G. Gelet op de engagementen van België met betrekking tot de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen (Protocol van Kyoto);

H. Bezorgd om de verkeerscongestie, de uitstoot van vervuilende gassen en de hinder te verminderen;

I. Gelet op de noodzaak om de autobelasting te hervormen in een milieuvriendelijk perspectief;

J. Gelet op de verkeersonveiligheid in België waardoor het ongevalrisico in ons land, in vergelijking met de andere landen van de Europese Unie, zeer groot is;

K. Gelet op het onaanvaardbaar hoog aantal verkeersslachtoffers in België en het daaruit voortvloeiend leed dat vooral in hoofde van ouders van jonge verkeersslachtoffers dramatisch en traumatisch is;

L. Overwegende dat vooral de veiligheid van zwakke weggebruikers ernstig bedreigd is, waardoor België noodzakelijkerwijs het zeer hoge aantal verkeersslachtoffers moet terugdringen en daarom een krachtige reactie tegen het schandaal van het slagveld op onze wegen en straten nodig is;

M. Overwegende dat alle fiscale maatregelen moeten genomen worden binnen het kader van de budgettaire beperkingen en rekening houdende met de weerslag die zij kunnen hebben op de gestelde prioriteiten inzake mobiliteit;

N. Overwegende dat de internalisering van de externe kosten het basisprincipe is dat alle fiscale maatregelen moet beïnvloeden;

***Vraagtderegeringenallebetrokkeninstantiesom :***

**Inzake personenvervoer :**

**Promotie van het openbaar vervoer :**

1. Een coherente aanpassing van de BTW-tarieven voor de verschillende transportmodi in evenredigheid tot hun sociale kost, door te voeren;

2. Wat de spoorwegen betreft, de kwaliteit van het binnenlands reizigersverkeer te bevorderen door de invoering van kwalitatieve doelstellingen en criteria en door de nodige middelen te garanderen teneinde

des droits fondamentaux, comme le sont également la qualité de vie et la possibilité de se déplacer en toute sécurité, de sorte qu'une approche globale de la question de la mobilité s'impose;

F. Considérant les directives européennes relatives au transport, à l'environnement et au traitement des déchets;

G. Considérant les engagements de la Belgique en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (Protocole de Kyoto);

H. Soucieux de réduire la congestion du trafic, les émissions polluantes et les nuisances;

I. Considérant qu'il faut modifier la fiscalité automobile dans une perspective écologique;

J. Considérant les problèmes de sécurité routière en Belgique et le risque d'accident nettement plus élevé dans notre pays que dans les autres pays de l'Union européenne;

K. Considérant le nombre inacceptable de victimes de la route en Belgique et l'ampleur des dommages causés par l'insécurité routière, plus spécifiquement la douleur dramatique et traumatisante des parents de jeunes victimes de la route;

L. Considérant que c'est surtout la sécurité des usagers vulnérables qui est menacée et que, par conséquent, la Belgique doit réduire le nombre très élevé des victimes de la route et réagir énergiquement au scandale que constitue l'hécatombe sur nos routes et dans nos rues;

M. Considérant qu'il faut prendre toutes les mesures fiscales dans le cadre des limites budgétaires et en tenant compte de leur impact éventuel sur les priorités fixées en matière de mobilité;

N. Considérant que l'internalisation des coûts externes est le principe de base qui doit influencer toutes les mesures fiscales;

***Invite le gouvernement et l'ensemble des instances concernées à :***

**En matière de transport des personnes :**

**Promotion du transport en commun :**

1. Moduler d'une façon cohérente les taux de TVA pour les différents modes de transport, en fonction de leur coût social;

2. En ce qui concerne le chemin de fer, améliorer la qualité du trafic intérieur voyageurs en définissant des objectifs et des critères qualitatifs, et en garantissant les moyens nécessaires pour atteindre ces objectifs.

deze doelstellingen te realiseren. De kwantiteit en kwaliteit van de dienstverlening inzake reizigersvervoer jaarlijks te laten evalueren door een onafhankelijke instantie aan de hand van deze criteria. De jaarlijkse financiële bijdrage voor deze opdracht van openbare dienst binnen een bepaalde marge te laten fluctueren in functie van de gerealiseerde kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen;

3. Het controlerecht op de correcte aanwending van de aan de NMBS ter beschikking gestelde financiële middelen te intensifiëren en zich, indien nodig, te beroepen op externe expertise. De hiervoor vereiste transparantie en leesbaarheid van de boekhouding van de NMBS te waarborgen;

4. Met betrekking tot het tienjarig investeringsplan van de NMBS, de investeringen uit te voeren conform de vooropgestelde doelstellingen: de investeringen moeten dus worden gedefinieerd in functie van de mobiliteitsplannen en -doelstellingen;

5. Om prioritair de uitvoering van het GEN-project te pleiten bij de NMBS;

6. Een studie te laten uitvoeren over de baten en kosten verbonden aan GEN-projecten in andere grote stadscentra. Uiteraard moeten de bestaande plannen voor voorstedelijke vervoersnetten rond andere steden niet wachten op de uitvoering van deze studie;

7. Een eenvormig ticket en tarief in te voeren voor alle gemeenschappelijke transportmodi en te streven naar een duidelijke en eenvoudige tariefstructuur en een onderlinge afstemming van de urregelingen van het openbaar vervoer. Hiertoe moeten de nodige initiatieven genomen worden, zowel op de Interministeriële Conferentie voor verkeer en infrastructuur als ook in de beheersovereenkomsten met de openbare vervoersmaatschappijen;

8. Abonnementen op het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer fiscaal aftrekbaar maken in hoofde van wie de kost draagt. In hoofde van de werknemer mag de terugbetaling van dit abonnement fiscaal niet aanzien worden als een voordeel in natura. In ieder geval mag er geen gebruik gemaakt worden van een dubbele aftrek;

9. Gratis schoolabonnementen op het openbaar vervoer voor het school-woonverkeer te voorzien;

10. Gratis abonnementen op het openbaar vervoer te voorzien gedurende maximum één jaar voor jongeren die een eerste arbeidscontract hebben;

11. Een beleid te ontwikkelen voor voldoende en beveiligde parkeerruimte voor fietsen, moto's en wagens in de nabijheid van stations, die gelegen zijn in landelijke gebieden of even buiten de stad. Voor stedelijke gebieden moet de uitbreiding van parkings rond treinstations daarentegen worden beperkt ten

Charger un organisme indépendant d'effectuer annuellement une évaluation quantitative et qualitative du service de transport des voyageurs en fonction de ces critères. Laisser fluctuer à l'intérieur d'une marge définie la contribution financière annuelle aux fins de cette mission de service public en fonction de la réalisation des objectifs quantitatifs et qualitatifs;

3. Intensifier le droit de contrôle de l'utilisation correcte des moyens financiers mis à la disposition de la SNCB et, le cas échéant, faire appel à cette fin à une expertise externe. Garantir la transparence et la lisibilité, nécessaires à cette fin, de la comptabilité de la SNCB;

4. Concernant le plan décennal d'investissements de la SNCB, réaliser les investissements conformément aux objectifs fixés: ils doivent donc être définis en fonction des plans et des objectifs de mobilité;

5. Faire valoir prioritairement l'exécution du projet RER à la SNCB;

6. Réaliser une étude sur les bénéfices et les coûts des projets RER pour les autres grands centres urbains. Il va de soi que les plans existants relatifs aux réseaux de transports suburbains entourant d'autres villes n'attendent pas l'exécution de cette étude;

7. Mettre en place une intégration billettique et tarifaire pour tous les modes de transport en commun, établir des tarifs clairs et simples pour les transports en commun et harmoniser leurs horaires. À cette fin, les initiatives nécessaires doivent être prises, tant sur le plan de la Conférence interministérielle du transport et de l'infrastructure que sur le plan des contrats de gestion avec les sociétés de transport public;

8. Permettre la déduction fiscale des abonnements aux transports en commun pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail pour celui qui prend en charge les frais de l'abonnement. Le remboursement de l'abonnement ne peut pas être considéré comme un avantage en nature pour l'employé. En tout cas, l'on ne peut pas bénéficier d'une double déduction;

9. Prévoir la gratuité des abonnements scolaires aux transports en commun pour le trajet entre le domicile et l'école;

10. Prévoir la gratuité des abonnements aux transports en commun pour une durée maximale d'un an pour les jeunes qui ont un premier contrat de travail;

11. Promouvoir une politique d'espaces de parking suffisants et sécurisés pour les vélos, les motos et les automobiles aux abords des gares situées en zones non urbaines ou périurbaines. Dans les zones urbaines, par contre, il faut limiter l'extension des parkings automobiles aux abords des gares afin

einde deze ruimte te benutten voor meer multifunctionele doeleinden;

#### **Bedrijfsvervoerplannen :**

12. Fiscale stimuli toe te kennen aan werkgevers die vrijwillig een mobiliteitsbeheersplan voor hun onderneming uitwerken en uitvoeren. Bijzondere aandacht is nodig voor de opmaak van bedrijfsvervoerplannen. Als blijkt dat op vrijwillige basis geen vermindering van het autosolisme bereikt wordt, zijn verplichte bedrijfsvervoerplannen het enige resterend alternatief;

13. Een verhoogde investeringsaftrek (boven op de traditionele afschrijving) toe te kennen aan de werkgevers die nieuw rollend materieel aanwenden voor collectief vervoer van het eigen personeel;

#### **Rationeler gebruik van de wagen :**

14. Zich te oriënteren naar een belastingspolitiek die eerder het gebruik dan het bezit van voertuigen belast (principe van de variabilisatie van de kosten);

15. Het woon-werkverkeer met de wagen fiscaal te ontmoedigen daar waar realistische alternatieven zijn, zoals een regelmatig, comfortabel en stipt openbaar vervoer en/of bedrijfsvervoerplannen;

16. Het gebruik van individuele bedrijfswagens voor het woon-werkverkeer te ontmoedigen door voor de berekening van het voordeel in natura dat deze wagens vertegenwoordigen een duidelijk en uniform systeem in te voeren dat rekening houdt met de cilinderinhoud van de wagen en met een forfaitaire minimumdrempel voor de werkelijke privé verplaatsingen;

#### **Kostendelend gebruik van de individuele wagen :**

17. Carsharing, carpooling en autoverhuur te bevorderen door de toekenning van fiscale voordelen, zowel voor de inzittenden alsook voor de chauffeur, voor zover deze kunnen bijdragen tot een vermindering van het autoverkeer, met andere woorden voor zover zij het openbaar vervoersaanbod aanvullen;

18. Een aangepast juridisch kader voor car-sharing te voorzien om aldus deze dienst te bevorderen alsook de inrichting van hiertoe voorbestemde standplaatsen met dezelfde finaliteit;

19. Een studie te maken in hoeverre carpooling het openbaar vervoersaanbod kan aanvullen, meer bepaald van en naar de intermodale overstapplaatsen en te bestuderen op welke manier dit aanvullend aanbod kan worden bevorderd;

de rendre à ces espaces une vocation multifonctionnelle;

#### **Plans de transport élaborés par les entreprises :**

12. Octroyer des stimulants fiscaux aux employeurs qui élaborent et appliquent volontairement un plan de gestion de la mobilité. Une attention particulière doit être accordée à l'élaboration de plans de transport par les entreprises. S'il s'avère que l'on ne parvient pas à réduire le nombre de voitures avec une seule personne à bord, il faudra avoir recours à des plans de transport obligatoires pour les entreprises;

13. Permettre une meilleure déduction des investissements (en plus de l'amortissement traditionnel) pour les employeurs qui utiliseraient un nouveau matériel roulant afin d'assurer le transport collectif de leur personnel;

#### **Utilisation plus rationnelle de la voiture :**

14. S'orienter vers une politique de taxation des véhicules basée sur l'utilisation plutôt que sur la possession d'une voiture (principe de variabilisation des coûts);

15. Décourager fiscalement les déplacements en voiture entre le domicile et le lieu de travail lorsque des solutions de rechange réalistes existent, telles que des transports en commun réguliers, confortables et ponctuels, et/ou des plans de transport d'entreprise;

16. Décourager l'utilisation individuelle des voitures de société pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, par l'adoption d'un système de calcul clair et uniforme appliqué à l'avantage en nature que représentent ces voitures, qui tiendrait compte de la cylindrée de la voiture et qui comprendrait un plancher pour les déplacements privés réels;

#### **Utilisation partagée de la voiture individuelle :**

17. Encourager la «voiture partagée», le covoiturage et la location de voitures en accordant des avantages fiscaux aux passagers comme au chauffeur, pour autant que ces systèmes contribuent à réduire la circulation, en d'autres termes, pour autant qu'ils complètent l'offre en matière de transports en commun;

18. Prévoir un cadre juridique adéquat pour la voiture partagée ainsi que la création d'aires aménagées à cet effet afin de promouvoir ce service;

19. Étudier les conditions dans lesquelles le covoiturage peut constituer une offre complémentaire aux transports en commun, notamment au départ des points d'échange intermodaux et vers ceux-ci, et rechercher les moyens d'encourager cette offre complémentaire;

20. Fiscale stimuli toe te kennen aan werkgevers die hun voertuigenpark — tweewielers en vierwielers — aanpassen aan de strikt professionele behoeften van hun werknemers die in de loop van de werkdag vanuit de onderneming vertrekken;

21. Het gebruik van taxi's, ook collectieve taxi's, als aanvulling op het openbaar vervoersaanbod te bevorderen, door de tarifaire eenmaking te ondersteunen en de kwaliteit van de aangeboden diensten te ontwikkelen;

#### **Bevordering van het fietsgebruik :**

22. Het fiets-, scooter en motogebruik te stimuleren door bevorderende maatregelen te treffen op infra-structureel vlak en door een betere combinatie van deze vervoersmiddelen met het openbaar vervoer mogelijk te maken;

23. Een nationaal en uniform registratiesysteem voor fietsen in te voeren;

24. Initiatieven te nemen in het kader van het Belgisch EU-voorzitterschap met het oog op een bevordering van het fietsgebruik. Bijvoorbeeld, een uitbreiding van de BTW-verlaging geldig op fietsherstellingen tot de daarvoor gebruikte materialen en de invoering van een voordelig BTW-stelsel voor de beschermkledij voor fiets- en motogebruikers. De opname van fietsen en toebehoren onder de bijlage H van de BTW-richtlijn;

#### **Inzake goederenvervoer :**

##### **De bevordering van het spoor- en waterwegengebruik :**

25. Het vervoer per spoor en via de waterwegen te bevorderen omdat deze in het algemeen de beste resultaten in verhouding tot de doelstellingen opleveren, meer in het bijzonder wat het internationaal vervoer betreft, en om in het kader van het tienjarig investeringsplan prioritair de ontsluiting van de zeehavens te bepleiten bij de NMBS;

26. De Europese richtlijnen over de spoorwegen uit te voeren, rekening houdend met de kwaliteit van de openbare dienstverlening, de veiligheid en de regulering van het vervoer;

27. De nodige impulsen te geven om een snel goederenvervoer per spoor te ontwikkelen opdat het spoor ook een alternatief kan zijn voor goederen die snel vervoerd moeten worden;

28. Het transittransport via waterwegen te bevorderen, ook in haar intermodale toepassingen, en te voorzien in een efficiënte infrastructuur en overslagterminals die aansluiting geven op het spoor en de weg;

20. Accorder des stimulants fiscaux aux employeurs qui adaptent leur parc de véhicules — à deux et à quatre roues — aux besoins strictement professionnels de leurs travailleurs qui quittent l'entreprise dans le courant de la journée de travail;

21. Promouvoir l'usage des taxis, y compris des taxis collectifs, en complément aux transports en commun, en favorisant l'intégration tarifaire et en développant la qualité du service proposé;

#### **Promotion du vélo :**

22. Promouvoir l'usage du vélo, du scooter et de la moto par des mesures d'encouragement en matière d'infrastructures et rendre possible une meilleure utilisation combinée de ces moyens de transport et des transports publics;

23. Introduire un système d'identification national uniforme pour les vélos;

24. Prendre des initiatives dans le cadre de la présidence belge de l'Union européenne en vue de promouvoir l'usage du vélo. Par exemple, par un élargissement de la réduction de la TVA sur les réparations de vélos aux matériaux utilisés, et par l'introduction d'un régime TVA avantageux pour les vêtements de protection des cyclistes et motocyclistes. L'insertion des bicyclettes et accessoires dans l'annexe H de la directive TVA;

#### **En matière de transport de marchandises :**

##### **Promotion du chemin de fer et des voies navigables :**

25. Promouvoir le transport par chemin de fer et par voie d'eau parce qu'ils présentent en général les meilleurs résultats quant aux objectifs poursuivis, plus particulièrement en ce qui concerne le transport international, et, dans le cadre du plan décennal d'investissements, plaider auprès de la SNCB pour le désenclavement des ports;

26. Mettre en œuvre les directives européennes sur les chemins de fer en ayant égard à la qualité du service public, la sécurité et la régulation du transport;

27. Donner les impulsions nécessaires afin de développer un transport de marchandises rapide par train afin que le rail puisse être une alternative pour des marchandises qui doivent être transportées rapidement;

28. Développer le transit intérieur par les voies navigables, y compris dans ses applications intermodales, et mettre en place une infrastructure efficace et des terminaux de transbordement reliés aux réseaux routier et ferroviaire;

**Bevordering van het gecombineerd vervoer :**

29. Te bestuderen op welke manier het gecombineerd vervoer het best wordt bevorderd, ermee rekening houdend dat gekozen moet worden voor een techniek of technieken die zowel inzake energieverbruik als inzake het gebruik van de beschikbare ruimte, de beste resultaten opleveren;

30. Het multimodaal transport op Europees vlak maximaal te bevorderen;

31. De standaardisering van de vervoersuitrusting te bevorderen teneinde het intermodale en gecombineerde vervoer te optimaliseren;

32. Het multimodale transport te bevorderen door een stimulans te voorzien voor elke wegtransporteur die gebruik maakt van een gecombineerde spoor-, binnenvaart- of shortsea-formule;

**Een goed gebruik van de vervoerscapaciteit en van het wegennet :**

33. Het lege transitverkeer tegen te gaan;

34. Te bestuderen hoe de capaciteiten van het wegennet zo effectief mogelijk gebruikt kunnen worden d.m.v. het gebruik van tijdsblokken, rekening houdend met de sociale en economische gevolgen, de invloed op het leefmilieu en met de concurrentie met andere vervoersmodi (de spoor- en waterwegen) die een betere ecologische, economische en sociale balans vertonen;

35. Mits respect voor de concurrentiepositie van ons land tussen de ons omringende landen, een doorvoerverbod van goederen over de weg op zond- en feestdagen te voorzien, met uitzondering van spoedeisend vervoer en van vervoer van bederfelijke waren, en in ieder geval tijdens het Belgisch EU-voorzitterschap een initiatief te nemen ten einde tot een dergelijk doorvoerverbod van goederen te komen voor alle landen van de Europese Unie;

**Efficiënt laden :**

36. De nodige initiatieven te nemen om de laders en verladere en hun medeverantwoordelijkheid te wijzen in geval van ladingsverlies door een documentenplicht te voorzien;

37. De mogelijkheid te voorzien om bij ladingsverlies systematisch een forfaitaire economische schadevergoeding te eisen en deze te storten in een fonds bestemd voor de begeleiding en revalidatie van verkeersslachtoffers;

**Een beter statuut voor de beroepsvervoerders :**

38. Te zorgen voor een beter statuut voor de chauffeurs van vrachtwagens, autocars en -bussen;

**Promotion du transport combiné :**

29. Étudier les meilleures modalités pour promouvoir le transport combiné en veillant à choisir la ou les techniques présentant le meilleur bilan sur le plan énergétique comme sur le plan de la consommation d'espace;

30. Encourager au maximum le transport multimodal au niveau européen;

31. Favoriser la standardisation des équipements de transport afin d'optimiser l'intermodalité et le transport combiné;

32. Encourager le transport multimodal en prévoyant un stimulant pour les transporteurs routiers qui font usage d'une formule mixte par chemin de fer, navigation intérieure ou navigation maritime à courte distance;

**Une bonne utilisation des capacités de transport et du réseau routier :**

33. Décourager le trafic de transit à vide;

34. Étudier la possibilité d'utiliser au mieux les capacités du réseau routier en matière de plages horaires, notamment en tenant compte des répercussions sociales, économiques et environnementales et de la concurrence avec d'autres moyens de transport (le chemin de fer et les voies navigables) présentant un meilleur bilan économique, écologique et social;

35. Prévoir, dans le respect de la position concurrentielle de notre pays entre les pays riverains, l'interdiction du transit de marchandises par route les dimanches et jours fériés, à l'exception des transports de marchandises périssables et des transports urgents et, en tout cas, prendre une initiative lors de la présidence belge de l'Union européenne afin d'aboutir à l'interdiction dudit transit de marchandises pour tous les pays de l'Union européenne;

**Un chargement efficace :**

36. Prendre les initiatives nécessaires pour notifier leur responsabilité aux employeurs qui s'occupent du chargement et du transbordement en cas de perte de chargement, c'est-à-dire imposer légalement la tenue de documents;

37. Envisager la possibilité d'exiger systématiquement un dédommagement économique forfaitaire en cas de perte de chargement et de la verser à un fonds destiné à l'assistance aux victimes de la route et à leur rééducation fonctionnelle;

**Un meilleur statut pour les professionnels du transport :**

38. Élaborer un meilleur statut pour les chauffeurs de camions, de cars et de bus;

39. In het kader van het Belgisch EU-voorzitterschap te ijveren voor een snelle totstandkoming van een Europese richtlijn met betrekking tot de reglementering over de rij- en rusttijden van bestuurders, waarbij men een onderscheid moet maken tussen goederen- en personenvervoer;

40. Een studie te maken over de opportuniteit van een volledig en grondige vorming, in het kader van de secundaire studies, die toegang geeft tot logistieke beroepen, met al hun praktische toepassingen;

#### **E-commerce :**

41. Te bestuderen welke invloed de ontwikkeling van e-commerce heeft op het vervoer en op de goederenstroom;

#### **Inzake ruimtelijke ordening :**

##### **Een nieuw concept van ruimtelijke ordening :**

42. Een concept van ruimtelijke ordening dat de mobiliteitsbehoefte vermindert, te bestuderen en uit te werken;

43. Niet langer de inplanting van nieuwe activiteitszones waarvan de toegang zich beperkt tot de wegtransportmodus, te overwegen;

44. Te dien einde multifunctionele ruimte te ontwikkelen in de omgeving van bestaande diensten en van transport- en communicatie-infrastructuur, in het bijzonder infrastructuur voor gemeenschappelijk vervoer en de spoorwegen;

45. Het gebruik van ruimte voor deze activiteiten, te verminderen;

46. Alle reglementaire maatregelen of stimuli te treffen die de inwerkingtreding van deze nieuwe ordening bespoedigen en de slaagkansen bevorderen van de multifunctionele ruimte alsmede van de ruimtebesparing;

#### **Wonen en werkplaats :**

47. Een vermindering van de registratierechten te voorzien voor de aankoop van woningen met als finaliteit een wijziging in het woonpatroon dat minder mobiliteitsgenerend is ten opzichte van de werkplaats;

48. Niet-belastbare premies te voorzien voor personen die verhuizen naar een woonplaats die minder mobiliteitsgenerend is ten opzichte van hun werkplaats;

#### **Nieuwe commerciële technologieën :**

49. Verder onderzoek te bevelen naar de impact van telewerken op de mobiliteit en te experimenteren in de departementen van de federale administratie

39. Dans le cadre de la présidence belge de l'Union européenne, insister sur l'adoption rapide d'une directive européenne relative à la réglementation sur les plages horaires de repos et de conduite, qui est dépassée, en faisant une distinction entre le transport de marchandises et le transport de personnes;

40. Réaliser une étude sur l'opportunité d'une formation complète et approfondie, dans le cadre des études secondaires, ouvrant l'accès aux métiers de la logistique et à toutes leurs applications pratiques;

#### **Le commerce électronique :**

41. Étudier l'impact du développement du commerce électronique sur le transport et les flux de marchandises;

#### **En matière d'aménagement du territoire :**

##### **Une nouvelle conception de l'aménagement du territoire :**

42. Étudier et développer une conception de l'aménagement du territoire qui réduise les besoins en déplacements;

43. Ne plus envisager l'implantation de nouvelles zones d'activités dont l'accès se limite au mode de transport par la route;

44. À cet effet, développer les espaces multifonctionnels autour des infrastructures de transport, de communication et de services existantes, et plus particulièrement des infrastructures de transports en commun et des voies ferrées;

45. Réduire la consommation d'espace nécessaire à ces activités;

46. Prendre toutes les mesures réglementaires ou incitatives qui accélèrent la mise en œuvre de ce nouvel aménagement et favorisent la réussite des espaces multifonctionnels et l'économie d'espace;

#### **Habitation et lieu de travail :**

47. Prévoir une réduction des droits d'enregistrement pour l'achat d'un logement avec comme finalité un choix de résidence moins générateur de mobilité vis-à-vis du lieu de travail;

48. Octroyer des primes au déménagement non taxables pour les personnes qui font le choix d'un lieu de résidence moins générateur de mobilité par rapport à leur lieu de travail;

#### **Nouvelles technologies commerciales :**

49. Continuer à étudier l'impact du télétravail sur la mobilité et expérimenter dans les départements de l'administration fédérale un système de télétravail à



met het deeltijds-telewerken, zonder dat de kwaliteit van het sociale leven van de werknemer en zijn promotiemogelijkheden in het gedrang komen;

#### **Inzake milieu :**

##### **Milieuvriendelijke fiscaliteit :**

50. De verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling te moduleren in ecologische zin;

51. Elk gebruik van milieuvriendelijke energiebronnen, in het bijzonder deze ter vervanging van fossiele brandstoffen, te stimuleren, alsook van energiezuinige en minder vervuilende motoren;

52. Ecoboni te voorzien voor de installatie van deeltjeskatalysatoren en dieselroetfilters op bestaande dieselwagens en deze te verplichten voor nieuwe wagens;

53. De nog bestaande negatieve discriminatie jegens LPG-wagens weg te werken;

54. Een geleidelijke gelijkschakeling te voorzien tussen de verschillende taksen voor benzine en diesel rekening houdend met de meest recente resultaten over luchtvervuiling te wijten aan de dieselveertuigen;

55. Tijdens het Belgisch EU-voorzitterschap een initiatief te nemen om op Europees vlak het niet belasten van kerosine aan te kaarten;

#### **De recyclage van autowrakken :**

56. De Europese Richtlijn (*End-of-life-vehicles*) te implementeren met maximale aandacht voor het stimuleren van de arbeidsintensieve sector van de demontage van voertuigen. In overleg met de gewesten moet er een sluitende registratie komen van voertuigen en wrakken, alsmede afspraken inzake een uniforme milieubijdrage die een ecologisch verantwoorde verwerking van wrakken mogelijk maakt en een beleid dat belet dat autowrakken massaal worden uitgevoerd en gedumpt in armere landen;

#### **Inzake verkeersveiligheid :**

##### **Een verantwoord rijgedrag :**

57. De bescherming van de zwakke weggebruiker als absolute beleidsprioriteit voorop te stellen;

58. Een protocol af te sluiten met de auto-industrie opdat de publiciteit een onverantwoord rijgedrag niet zou aanmoedigen maar integendeel verkeersveilig rijgedrag zou bevorderen;

temps partiel, sans mettre en péril la qualité de la vie sociale de l'employé ni ses possibilités de promotion;

#### **En matière de l'environnement :**

##### **Une fiscalité favorable à l'environnement :**

50. Moduler, dans un sens favorable à l'environnement, la taxe routière et la taxe de mise en circulation;

51. Inciter fiscalement à l'utilisation de toutes les sources d'énergie respectueuses de l'environnement et, en particulier, celles de substitution aux combustibles fossiles, ainsi que les moteurs consommant moins d'énergie et moins polluants;

52. Prévoir des éco-boni pour l'installation de catalyseurs et de filtres à particules pour les voitures diesel actuelles et rendre ces dispositifs obligatoires pour les voitures nouvelles;

53. Éliminer les discriminations négatives existantes vis-à-vis des voitures GPL;

54. Réviser progressivement les différences de taxation entre diesel et essence en fonction des connaissances les plus récentes sur la pollution atmosphérique due aux véhicules diesels;

55. Prendre une initiative lors de la présidence belge de l'Union européenne, afin de mettre le problème de la non-taxation du kérosène à l'agenda européen;

#### **Le recyclage des véhicules :**

56. Mettre en œuvre la directive européenne (*End of Life-vehicles*) en s'attachant particulièrement à la promotion du secteur à haute intensité de main-d'œuvre que constitue le démontage des voitures. En concertation avec les régions, un enregistrement des voitures et des épaves doit être mis au point, et il y a lieu également de conclure des accords sur une contribution environnementale uniforme qui permette le recyclage des épaves de voitures et la mise en place d'une politique qui empêche l'exportation massive d'épaves vers des pays plus pauvres;

#### **En matière de sécurité routière :**

##### **Un comportement responsable au volant :**

57. Accorder la priorité absolue à la protection de l'utilisateur faible;

58. Conclure un protocole avec le secteur de l'industrie automobile afin que la publicité n'encourage pas un comportement irresponsable de l'automobiliste au volant, mais au contraire, encourage un comportement sûr;

**Een betere rijopleiding :**

59. De kwaliteit van de rij-opleiding te verbeteren door ze langer, intenser en meer praktijkgericht te maken. Bovendien een fonds aan te leggen om de stijging van de kostprijs van de verlengde rij-opleiding op te vangen;

60. Een vrijwillige periodieke herevaluatie van de bekwaamheid tot sturen in te voeren;

61. Onverwijld werk te maken van de snelle invoering van het rijbewijs met punten, waarvoor reeds een wettelijke basis bestaat;

62. Een hervorming door te voeren in de rij-opleiding voor vrachtwagenchauffeurs van méér dan 3,5 ton door het instellen van een verplichte stageperiode;

**Een hervorming van de wegcode :**

63. Te pleiten voor een uniforme Europese wegcode;

64. De invoering van variabele maximumsnelheden in functie van de verkeersdrukte en de weersomstandigheden via elektronische wegsignalisatie te voorzien en het verbod om van rijvak te veranderen in functie van de verkeersdrukte en de weersomstandigheden;

65. Op werkdagen een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens van méér dan 3,5 ton in te stellen op alle primaire en secundaire wegen tussen 07.00 en 10.00 u. en tussen 16.00 en 19.00 u.;

**Een verbetering van de controlemogelijkheden :**

66. Te zorgen voor een scherpere controle op de naleving van de bestaande verkeerswetgeving en de bevoegde politiediensten het budget verzekeren zodat het nodige materiaal kan aangekocht worden;

67. De administratieve controlediensten met politionele bevoegdheden, ressorterend onder het Ministerie van Verkeerswezen, te evalueren;

68. Een verhoging van het aantal moto's (van de huidige 200 naar 400) te voorzien voor de dienst verkeer van de federale politie opdat een grotere aanwezigheid op primaire en secundaire wegen een ontdingseffect zou hebben;

69. Een bijzondere opleiding te voorzien voor de verkeerseenheid van de federale politie voor de controle van de vrachtvoertuigen en autocars van buiten de Europese Unie;

70. De controle op de rij- en rusttijden van vrachtwagens en autobussen te verscherpen;

71. Op Europees niveau de invoering van de « zwarte doos » voor het vrachtwagenverkeer te agenderen;

**Meilleure formation du conducteur :**

59. Améliorer la qualité de la formation à la conduite automobile en l'allongeant, en l'intensifiant et en l'axant sur la pratique. De plus, mettre en place un fonds afin de compenser l'augmentation du coût d'une formation à la conduite automobile prolongée;

60. Instaurer une réévaluation volontaire périodique de la capacité de conduire;

61. S'atteler sans retard à l'instauration rapide du permis à points, pour lequel une base légale existe déjà;

62. Réformer la formation à la conduite pour les chauffeurs de camions de plus de 3,5 tonnes en instaurant une période de stage obligatoire;

**Réforme du code de la route :**

63. Plaider pour un code de la route européen;

64. Envisager la mise en place d'une signalisation routière électronique permettant de limiter la vitesse maximale en fonction de la densité du trafic et des conditions climatiques et l'interdiction de changement de bande de circulation en fonction de la densité du trafic et des conditions climatiques;

65. Les jours ouvrables, interdire les manœuvres de dépassement à tous les camions de plus de 3,5 tonnes entre 7 h et 10 h et entre 16 h et 19 h sur les routes principales et secondaires;

**Amélioration des contrôles :**

66. Veiller à un contrôle accru du respect du Code de la route et assurer aux services de police compétents le budget leur permettant d'acquérir le matériel nécessaire;

67. Évaluer les services administratifs de contrôle qui ont des compétences de police et dépendent encore du ministère de la Mobilité et des Transports;

68. Prévoir une augmentation du nombre de motos (de 200 à 400), destinées aux unités fédérales de police chargées de la circulation routière afin que leur présence accrue sur les routes primaires et secondaires ait un effet dissuasif;

69. Prévoir une formation spéciale pour les unités de la police fédérale chargées du contrôle des camions et autocars provenant de pays extérieurs à l'Union européenne;

70. Intensifier les contrôles relatifs aux plages horaires de conduite et de repos des conducteurs de camions et de bus;

71. Mettre à l'ordre du jour au niveau européen l'instauration d'une boîte noire pour les camions;

72. Telematica te stimuleren om het verkeer te beheersen en te beheren;

#### **Een gedifferentieerd sanctioneringbeleid :**

73. Snel werk van te maken van de hervorming van de categorisering van de overtredingen, waardoor een gedifferentieerd sanctioneringsbeleid mogelijk wordt;

74. De bestaande mogelijkheden met betrekking tot het opleggen van alternatieve straffen in verkeerszaken, meer te benutten;

75. De lichtere verkeersovertredingen systematisch administratief te sanctioneren, mits respect voor de rechten en plichten van de verkeersovertreder;

76. de boetes verbonden aan betalend parkeren te depenaliseren ten einde de gemeenten in staat te stellen administratieve boetes te innen voor dergelijke overtredingen;

77. De verkeersboetes op een effectievere en billijkere manier te innen;

78. De wenselijkheid te onderzoeken van een verbod van het individueel of gemeenschappelijk afsluiten van verzekeringen tegen verkeersboetes;

#### **Veiligere voertuigen :**

79. Te pleiten voor een verlaging van het BTW-tarief voor veiligheidsverhogende en milieuvriendelijkere onderdelen van voertuigen;

80. Alle technische veiligheidsvoorschriften in verband met de dode hoek, zoals onder meer DOBLI-spiegels en dode-hoekcamera's op vrachtwagens, zo snel mogelijk te verplichten;

81. Een verplichte technische keuring in te voeren voor moto's alsook voor voertuigen van de openbare diensten die er thans van vrijgesteld zijn;

#### **Een aangepaste infrastructuur :**

82. Het nodige onderzoek te laten verrichten en desgevallend de nodige maatregelen te nemen inzake de hervorming van de categorisering van de wegen, met als doel te komen tot meer aangepaste snelheidsregimes;

83. Een perfect onderhoud van het wegennet, inclusief fiets- en voetpaden, (de veiligheid, de markeringen en de lichtintensiteit ervan) te verzekeren;

84. In samenwerking met de bevoegde overheden, een dwingend reglement uit te vaardigen waardoor aannemers ertoe aangezet worden om de wegeniswerken binnen een zo kort mogelijk termijn uit te voeren en dit mits het respecteren van de sociale conventies en de veiligheidsregels;

72. Stimuler la télématique afin de maîtriser et de gérer le trafic;

#### **Différenciation de la sanction :**

73. S'atteler rapidement à la réforme de la classification des infractions, pour rendre possible une politique de sanction différenciée;

74. Faire usage plus fréquemment des possibilités permettant d'imposer des peines alternatives dans les dossiers relatifs à la circulation routière;

75. Sanctionner systématiquement les petites infractions de façon administrative, en respectant les droits et devoirs du contrevenant;

76. Dépenaliser les amendes liées au stationnement payant afin de permettre aux communes de lever des amendes administratives sur ce type d'infraction;

77. Encaisser les amendes pour infraction au code de la route de manière plus efficace et plus équitable;

78. Examiner l'opportunité d'une interdiction de conclure individuellement ou collectivement un contrat d'assurance contre des amendes de la circulation;

#### **Des véhicules plus sûrs :**

79. Plaider en faveur d'une diminution des taux de la TVA pour les composants des véhicules qui contribuent à améliorer la sécurité et qui sont plus respectueuses de l'environnement;

80. Imposer le plus rapidement possible aux camions toutes les prescriptions techniques en ce qui concerne «l'angle mort», comme entre autres les rétroviseurs et les caméras couvrant l'angle mort;

81. Introduire un contrôle technique obligatoire pour les motos ainsi que pour les véhicules des services publics actuellement exonérés;

#### **Une infrastructure adaptée :**

82. Faire mener les études nécessaires et, le cas échéant, prendre les mesures ad hoc en matière de réforme de la classification des routes en visant à aboutir à des régimes de vitesse plus adaptés;

83. Assurer un entretien parfait du réseau routier, y compris les pistes cyclables et trottoirs (la sécurité, les marquages et l'intensité de la luminosité de ceux-ci);

84. En collaboration avec les autorités compétentes, imposer un règlement contraignant incitant les entrepreneurs à accomplir les travaux sur le réseau routier dans le délai le plus court possible et ce, dans le respect des conventions sociales et des règles de sécurité;

**De opvolging van ongevallen :**

85. In het kader van de Europese Unie te pleiten voor de oprichting van een communautaire databank van de registratie van de verkeersongevallen;

86. Dringend een actieprogramma inzake de nazorg van verkeersslachtoffers op te zetten;

87. Zo snel mogelijk de wettelijke bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen, aangenomen op 1 februari 2001 door de Senaat, in werking te doen treden en, voor zover het nodig zou zijn, een herkenningsteken dat het voertuig verzekerd is, te verplichten.

**Le suivi des accidents :**

85. Promouvoir, dans le cadre de l'Union européenne, une banque de données communautaire sur les accidents de la circulation;

86. Mettre d'urgence en place un programme d'action relatif au suivi des accidentés de la route;

87. Veiller à mettre en œuvre le plus rapidement possible les dispositions relatives à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automobiles, adoptées par le Sénat le 1<sup>er</sup> février 2001 et, pour autant que de besoin, l'apposition d'un signe distinctif indiquant que le véhicule est assuré.